20200707175555

Årsredovisning för räkenskapsåret 2019

Volvo Car Retail Solutions AB

Org nr 556289-4195

Styrelsen och verkställande direktören
avger härmed efterföljande årsredovisning,

Innehåll:	sida
Förvaltningsberättelse	2
Resultaträkning	4
Balansräkning	5
Förändring av Eget kapital	7
Kassaflödesanalys	8
Noter med redovisningsprinciper och bokslutskommentarer	9

Fastställelseintyg

Undertecknad styrelseledamot i Volvo Car Retail Solutions AB intygar att resultaträkningen och balansräkningen i årsredovisningen har fastställts på årsstämma den 30 juni 2019 2020

Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till hur vinsten ska fördelas.

Jag intygar också att innehållet i årsredovisningen och revisionsberättelsen stämmer överens med originalen.

Göteborg 20200630

Ort och datum

Underskrift

Anna Storm

Namnförtydligande

20200707757557

Styrelsen och verkställande direktören får härmed avge Årsredovisning för verksamhetsåret 2019.

Förvaltningsberättelse

Ägarförhållanden

Volvo Car Retail Solutions AB är ett helägt dotterbolag till Volvo Car Sverige AB (org. nr 556034-3484), med säte i Göteborg, som i sin tur är ett helägt dotterbolag till Volvo Personvagnar AB (org. nr 556074-3089).
Volvo Personvagnar AB, med säte i Göteborg, är ett helägt dotterbolag till Volvo Car AB (publ.) (org. nr 556810-8988) med säte i Göteborg, och är ett majoritetsägt (97,8 procent) dotterbolag till Geely Sweden Holdings AB (org. nr 556810-9010) med säte i Stockholm, Sverige. Geely Sweden Holdings AB är ett helägt dotterbolag till Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd., med säte i Shanghai, Kina.
Det slutliga moderbolaget är Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, med säte i Hangzhou, Kina.
Geely Sweden Holdings AB upprättar koncernredovisningen. Koncernredovisning upprättas även av Volvo Car AB.

Allmänt om verksamheten

Volvo Car Retail Solutions utvecklar, implementerar samt förvaltar systemlösningar för Volvohandeln.
Vår kompetens utgörs dels av systemutvecklings- och teknikkompetens, dels av kunskap om handlarnas affärsverksamhet och de systemlösningar som stödjer denna.

Volvo Car Retail Solutions tillhandahåller digitala lösningar i form av ett modulbaserat affärssystem till flertalet marknader. Här ingår olika applikationer, drift, support och utbildningar med syfte att öka effektivitet och stödja såväl försäljning som användarvänliga, digitala arbetssätt hos våra kunder.

Verksamheten är uppdelad i två affärsområden; VHS, VRSS.
I Affärsområdet VRSS bedrivs en verksamhet med utveckling och förvaltning av digitala lösningar samt drift, support och konsultationer. Vidare levereras även TACDIS DMS till den japanska marknaden.

Inom affärsområdet VHS bedrivs all verksamhet på uppdrag av VH System AB, som äger IP-rättigheterna till de inom detta område ingående lösningarna. Verksamheten omfattar licensiering, förvaltning, ny- och vidareutveckling av TACDIS-portföljen. Under 2019 har verksamheten präglats av ett stort fokus på digitalisering av portföljen.

Bolaget har fortsatt sin agila utvecklingsresa, såväl internt som i samarbete med övriga delar av ekosystemet med ett värdeströmsfokuserat arbetssätt.

Förväntningar avseende den framtida utvecklingen

Även året 2020 kommer ha ett stort fokus på digitaliseringen av TACDIS innefattandes såväl vidareutveckling som nyutveckling. Vi startar ett nytt område med fokus på fleet och vi kommer fortsätta utveckla organisationen i syfte att skapa än bättre förutsättningar för vårt agila arbetssätt, öka värdet i leveranserna till våra kunder och fortsätta utveckla samarbetet med övriga intressenter i vårt ekosystem.

Väsentliga händelser under räkenskapsåret

Digitaliseringen av TACDIS, mobila lösningar, utvecklingssamarbeten på global nivå samt införskaffande av kompetens inom området fleethantering tillhör de strategiskt viktigaste händelserna under året.

Väsentliga händelser efter räkenskapsårets utgång

Arbetet har fortgått i linje med den lagda strategin att vara den digitala motorn i Volvohandelns ekosystem och digitaliseringen av portföljen.

20240307767668

Personal
Medelantalet anställda var under 2018, 120 och under 2019 uppgick antalet anställda till 107.
Bolagets anställda omfattas av såväl koncernens bonusprogram som friskvårdspolicy med erbjudande av friskvårdsbidrag.
Volvo Car Retail Solutions AB följer kollektivavtalet Teknikavtalet Unionen/Ledarna.

Risker
Risker är en naturlig del i alla affärsverksamheter. För att Volvo Car Retail Solutions AB ska uppnå sina kortsiktiga och långsiktiga mål är riskhantering en del av den löpande verksamheten.
Bolaget har endast försäljning i svensk valuta och i huvudsak inköp i den samma och har därmed minimal valutarisk. Bolaget har fastställda riktlinjer för att säkra att försäljning av produkter och tjänster sker till kunder med lämplig kreditvärdighet.

Flerårsjämförelse

		2019	2018	2017	2016	2015
Nettoomsättning	tkr	426 239	425 607	432 453	365 112	349 809
Resultat efter finansiella poster	tkr	7 364	-674	4 432	1 753	3 776
Balansomslutning	tkr	93 618	91 421	137 975	138 888	118 391
Soliditet (1)	%	40,3%	42,1%	28,7%	14,1%	17,4%

(1) Soliditet=justerat eget kapital/balansomslutning

Förslag till vinstdisposition
Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel (kr):

Balanserad vinst	18 896 085
Årets resultat	-573 128
	18 322 957

Styrelsen föreslår att disponibla vinstmedel disponeras så:

att i ny räkning överföres	18 322 957
	18 322 957

Koncernbidrag har, med förutsättning av årsstämmans godkännande, lämnats till Volvo Personvagnar AB (556074-3089) om 8 000 kkr.

Yttrande från styrelsen

Styrelsen anser att den föreslagna vinstutdelningen i form av koncernbidrag till Volvo Personvagnar AB är försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av det egna kapitalet samt bolagets konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Yttrandet ska ses mot bakgrund av den information som framgår av årsredovisningen. Företagsledningen planerar inga väsentliga förändringar av befintlig verksamhet så som väsentliga investeringar, försäljningar eller avveckling.

Vad beträffar företagets resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkning, kassaflödesanalys och därtill hörande noter.

20200702155

Resultaträkning

Belopp i kkr	*Not*	*2019*	*2018*
Nettoomsättning	4,5,25	426 239	425 607
Kostnad för sålda varor	3,5,8,13,25	-410 186	-415 977
Bruttoresultat		16 053	9 630
Försäljningskostnader		-7 102	-8 710
Administrationskostnader	3,7,8	-7 864	-8 145
Övriga rörelseintäkter	6	6 198	6 560
Rörelseresultat		7 285	-665
Resultat från finansiella poster			
Ränteintäkter och liknande resultatposter	9	83	–
Räntekostnader och liknande resultatposter	10	-4	-9
Resultat efter finansiella poster		7 364	-674
Bokslutsdispositioner			
Bokslutsdispositioner	11	-7 739	250
Resultat före skatt		-375	-424
Skatt på årets resultat	12	-198	-318
Årets resultat		-573	-742

20200707076770

Balansräkning

Belopp i kkr	*Not*	*2019-12-31*	*2018-12-31*
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar			
Koncessioner, patent, licenser, varumärken samt liknande rättigheter	14	–	1 709
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten och liknande arbeten	15	19 271	22 395
		19 271	24 104
Materiella anläggningstillgångar			
Inventarier	16	1 795	2 146
		1 795	2 146
Finansiella anläggningstillgångar			
Uppskjuten skattefordran	17	4 771	4 969
Andra långfristiga fordringar	19	888	0
		5 659	4 969
Summa anläggningstillgångar		26 725	31 219
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Kundfordringar	25	4 308	8 280
Fordringar hos koncernföretag	18	35 912	27 548
Skattefordringar		2 272	2 622
Övriga fordringar		4 218	2 037
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20,25	20 183	19 715
		66 893	60 202
Summa omsättningstillgångar		66 893	60 202
SUMMA TILLGÅNGAR		93 618	91 421

20200707677671

Balansräkning

Belopp i kkr	*Not*	*2019-12-31*	*2018-12-31*
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (1000 aktier à kvotvärde 100 kr)		100	100
Fond för utvecklingskostnader		19 271	22 396
Reservfond		20	20
		19 391	22 516
Fritt eget kapital			
Balanserad vinst		18 896	16 514
Årets resultat		-573	-742
		18 323	15 772
Summa eget kapital		37 714	38 288
Obeskattade reserver	21	–	281
		–	281
Avsättningar			
Övriga avsättningar	22	1 103	–
		1 103	–
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		3 508	8 637
Skulder till koncernföretag	23	8 000	300
Övriga skulder		1 486	1 744
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24,25	41 807	41 992
		54 801	52 673
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		93 618	91 421

20200707357672

Rapport över förändring i eget kapital

	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital		
	Aktie-kapital	Fond för utvecklings-utgifter	Reserv-fond	Balanserad vinst/förlust	Summa eget kapital
Ingående balans 2018-01-01	**100**	**23 160**	**20**	**15 749**	**39 029**
Omföring fritt/bundet kapital		-765		765	0
Transaktioner med ägare:					
Årets resultat				-742	-742
Eget kapital 2018-12-31	**100**	**22 396**	**20**	**15 771**	**38 287**
Omföring fritt/bundet kapital		-3 125		3 125	0
Årets resultat				-573	-573
Eget kapital 2019-12-31	**100**	**19 271**	**20**	**18 323**	**37 714**

20200707767673

Kassaflödesanalys

Belopp i kkr	*2019*	*2018*
Den löpande verksamheten		
Resultat före finansiella poster	7 285	-665
Justering för avskrivningar och nedskrivningar	5 185	3 178
	12 470	2 513
Erhållen ränta	83	–
Erlagd ränta	-4	-9
Betald inkomstskatt	350	-707
	12 899	1 797
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		
Ökning(-)/Minskning(+) kundfordringar	3 971	42 895
Ökning(-)/Minskning(+) kortfristiga fordringar	934	770
Ökning(+)/Minskning(-) leverantörsskulder	-5 329	-255
Ökning(+)/Minskning(-) kortfristiga skulder	660	-21 807
Kassaflöde från den löpande verksamheten	13 135	23 400
Investeringsverksamheten		
Investeringar i immateriella anläggningstillgångar	–	-1 840
Sålda immateriella anläggningstillgångar	–	–
Sålda materiella anläggningstillgångar	–	–
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	–	-91
Kassaflöde från investeringsverksamheten	–	-1 932
Finansieringsverksamheten		
Nettoförändring koncernkonto	-12 835	2 030
Erhållna aktieägartillskott	–	–
Erhållna koncernbidrag	–	–
Lämnade koncernbidrag	-300	-23 500
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-13 135	-21 470
Årets kassaflöde	0	0
Likvida medel vid årets början	0	0
Likvida medel vid årets slut	0	0

20200707757674

Noter med redovisningsprinciper och bokslutskommentarer

Belopp i kkr om inget annat anges

Not 1 Redovisnings- och värderingsprinciper

Redovisningsprinciper
Bolagets årsredovisning har upprättats enligt Årsredovisningslagen och Bokföringsnämndens allmänna råd BFNAR 2012:1 Årsredovisning och koncernredovisning K3.

Intäktsredovisning
För tjänsteuppdrag på löpande räkning redovisas inkomsten som är hänförlig till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt i takt med att arbete utförs och material levereras eller förbrukas.
Intäkter och kostnader såsom årlig licenskostnad eller motsvarande redovisas löpande den period de hänför sig till.
För tjänsteuppdrag till fast pris redovisas de inkomster och utgifter som är hänförliga till ett utfört tjänsteuppdrag som intäkt respektive kostnad i förhållande till uppdragets färdigställandegrad på balansdagen (successiv vinstavräkning).
Ett uppdrags färdigställandegrad bestäms genom att nedlagda utgifter på balansdagen jämförs med beräknade totala utgifter.
Om ett uppdrag inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt, redovisas intäkter endast i den utsträckning som motsvaras av de uppkomna uppdragsutgifter som sannolikt kommer att ersättas av beställaren.
En befarad förlust på ett uppdrag redovisas omgående som kostnad.

Finansiella instrument
Finansiella instrument värderas utifrån anskaffningsvärde.
Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar kundfordringar och övriga fordringar, och leverantörsskulder. Instrumenten redovisas i balansräkningen när företaget blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor.
Finansiella tillgångar tas bort från balansräkningen när rätten att erhålla kassaflöden från instrumentet har löpt ut eller överförts och företaget har överfört i stort sett alla risker och förmåner som är förknippade med äganderätten. Finansiella skulder tas bort från balansräkningen när förpliktelserna har reglerats eller på annat sätt upphört.

Kundfordringar och övriga fordringar
Fordringar redovisas som omsättningstillgångar med undantag för poster med förfallodag mer än 12 månader efter balansdagen, vilka klassificeras som anläggningstillgångar. Fordringar tas upp till det belopp som förväntas bli inbetalt efter avdrag för individuellt bedömda osäkra fordringar.

Leverantörsskulder
Leverantörsskulder redovisas till anskaffningsvärde.

Inkomstskatter
Redovisade inkomstskatter innefattar skatt som skall betalas eller erhållas avseende aktuellt år, justeringar avseende tidigare års aktuella skatt samt förändringar i uppskjuten skatt.
För poster som redovisas i resultaträkningen, redovisas även därmed sammanhängande skatteeffekter i resultaträkningen. Skatteeffekter av poster som redovisas direkt mot eget kapital, redovisas mot eget kapital.
Uppskjuten skatt beräknas på temporära skillnader som uppkommer mellan redovisade och skattemässiga värden på tillgångar och skulder.
Uppskjutna skattefordringar redovisas endast i den mån det finns skattepliktiga temporära skillnader eller andra faktorer som övertygande talar för att tillräckliga skattepliktiga överskott kommer att finnas.

Anläggningstillgångar
Anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för ackumulerade av- och nedskrivningar.

Avskrivningsprinciper för anläggningstillgångar
Avskrivningar enligt plan baseras på ursprungliga anskaffningsvärden och beräknad ekonomisk livslängd.
Nedskrivning sker vid bestående värdenedgång.

20200707767675

Följande avskrivningstider tillämpas:

Materiella anläggningstillgångar
Övriga kontorsinventarier 12,5 år

Immateriella anläggningstillgångar
Aktiveringsprincipen tillämpas för internutvecklad mjukvara och produktutveckling.
Bolaget avser under de kommande åren att sälja egenupparbetade produkter på ett antal nya marknader varför aktiveringsmetoden ger en mer relevant och rättvisande bild av bolagets finansiella ställning över tid.
När företaget redovisar utgifter för eget utvecklingsarbete som tillgång omförs motsvarande belopp från fritt eget kapital till en fond för utvecklingsutgifter.

Avskrivningsprinciper för immateriella tillgångar
Avskrivningar sker enligt plan när tillgången är klar för försäljning och baseras på det upparbetade värdet och beräknad ekonomisk livslängd.
Nedskrivning sker vid bestående värdenedgång.

Följande avskrivningstider tillämpas:
Immateriella anläggningstillgångar
Egenupparbetade system 8 år

Leasing
Samtliga leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal, vilket innebär att leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden.

Pensioner
I Volvo Car Retail Solutions AB förekommer såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensionsplaner. I avgiftsbestämda planer betalar företaget fastställda avgifter till ett annat företag och har inte någon legal eller informell förpliktelse att betala något ytterligare även om det andra företaget inte kan uppfylla sitt åtagande. Resultatet belastas för kostnader i takt med att de anställdas pensionsberättigande tjänster utförts.
Volvo Car Retail Solutions AB redovisar förmånsbestämda pensionsplaner i enlighet med K3s förenklingsregler. Förmånsbestämda planer som innebär att pensionspremier betalas redovisas som avgiftsbestämda planer. De förmånsbestämda pensionsplanerna tryggas genom premier betalda till Alecta.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medför in- eller utbetalningar.

Koncernuppgifter
Volvo Car Retail Solutions AB är ett helägt dotterbolag till Volvo Car Sverige AB (org. nr 556034-3484), med säte i Göteborg, som i sin tur är ett helägt dotterbolag till Volvo Personvagnar AB (org. nr 556074-3089).
Volvo Personvagnar AB, är ett helägt dotterbolag till Volvo Car AB (publ.) (org. nr 556810-8988) som i sin tur är ett majoritetsägt (97,8 procent) dotterbolag till Geely Sweden Holdings AB (org. nr 556810-9010) med säte i Stockholm, Sverige. Geely Sweden Holdings AB är ett helägt dotterbolag till Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd., med säte i Shanghai, Kina.
Det slutliga moderbolaget är Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, med säte i Hangzhou, Kina.
Geely Sweden Holdings AB upprättar koncernredovisningen. Koncernredovisning upprättas även av Volvo Car AB.
Transaktioner mellan företaget och dess närstående har skett på marknadsmässiga grunder.

Ersättningar till anställda
Ersättningar till anställda i form av löner, bonus, betald semester, betald sjukfrånvaro samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Beträffande pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras dessa som avgiftsbestämda pensionsplaner. Företaget har såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensionsplaner. Det finns inga övriga långfristiga ersättningar till anställda.

Koncernbidrag
Erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

20200707676776

Not 2 Uppskattningar och bedömningar

Volvo Car Retail Solutions AB gör uppskattningar och bedömningar om framtiden. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. Vi anser inte att någon av våra uppskattningar och bedömningar har en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande år.

Not 3 Anställda och personalkostnader

	2019	*2018*
Antal anställda		
Sverige	107	120
Varav män	64%	64%
Antal styrelseledamöter	4	5
Varav män	75%	100%
Verkställande direktör och andra ledande befattningshavare	8	6
Varav män	50%	50%
Löner, andra ersättningar och sociala kostnader		
Styrelse och VD	1 294	1 217
(varav tantiem)	*(-)*	*(-)*
Övriga anställda	60 768	61 209
(varav vinstandelar)	*(-)*	*(-)*
Summa	62 062	62 425
Sociala kostnader	32 416	34 320
(varav pensionskostnader)	*(9 325)*	*(10 780)*

Av bolagets pensionskostnader avser 417 kkr (369 kkr) gruppen styrelse och VD.
Bolagets utestående pensionsförpliktelser till dessa uppgår till 0 kkr (0 kkr).
Löner och ersättningar avser endast personal i Sverige.

Not 4 Nettoomsättningen fördelad på geografisk marknad

Nettoomsättning per geografisk marknad (kkr)	*2019*	*2018*
Sverige	398 034	396 926
Norge	27 678	28 233
Danmark	106	106
Tyskland	91	134
Japan	330	208
Summa	426 239	425 607

Not 5 Koncernuppgifter

Av totala inköp och total försäljning mätt i kronor avser 6,8% (5,2%) inköp från och 17,5% (16,8%) försäljning till koncernen som bolaget tillhör. Koncernredovisning upprättas av Volvo Car AB, med säte i Stockholm.

Not 6 Övriga rörelseintäkter

	2019	*2018*
Licenser engångsavgifter	6 166	6 542
Valutakursvinster	32	18
Summa	6 198	6 560

20200727767

Not 7 Ersättning till revisorerna

	2019	2018
Revisionsuppdrag	-130	-130
	-130	-130

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionen omfattar även rådgivning och biträde på grund av de iakttagelser som gjorts i samband med revisionsuppdraget.

Not 8 Leasingkostnader

	2019	2018
Årets leasingkostnader	10 313	10 938
Summa	10 313	10 938

Leasingkostnader för tillgångar som innehas via operationell leasing som förhyrda lokaler och leasingfordon.

Framtida minimileaseavgifter för ej annullerbara leasingkontrakt förfaller enligt följande:

	2019	2018
Inom ett år	10 313	10 938
Mellan ett år och fem år	25 359	31 567
Längre än fem år	–	–
Totalt	35 672	42 505

Not 9 Ränteintäkter och liknande resultatposter

	2019	2018
Ränteintäkter, koncernföretag	83	–
Ränteintäkter, övriga	–	–
Summa	83	–

Not 10 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2019	2018
Räntekostnader, koncernföretag	–	-1
Räntekostnader, övriga	-4	-8
Summa	-4	-9

Not 11 Bokslutsdispositioner

	2019	2018
Erhållet koncernbidrag	–	–
Lämnat koncernbidrag	-8 000	-300
Förändring överavskrivningar	261	550
Summa	-7 739	250

Not 12 Skatt på årets resultat

	2019	2018
Förändring uppskjuten skatt	-198	-318
Skatt på årets resultat	-198	-318

Uppskjuten skattefordran hänför sig till underskottsavdrag.

	2019	2018
Redovisat resultat före skatt	-375	-424
Skatt beräknad med skattesats 21,4% (22%)	80	93
Skatteeffekt av ej avdragsgilla kostnader	-80	-73
Skatteeffekt av ej skattepliktiga intäkter	–	-1
Tillkommande uppskjuten skatt avseende tidigare år	-198	–
Skatteeffekt på uppskjuten skatt pga ändrad skattesats	–	-337
Redovisad skattekostnad	-198	-318

20200707757578

Not 13 Avskrivningar och nedskrivningar på materiella och immateriella anläggningstillgångar

	2019-12-31	2018-12-31
Avskrivningar, materiella anläggningstillgångar	-3 726	-3 178
Summa	-3 726	-3 178

Not 14 Immateriella anläggningstillgångar

	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	1 708	1 958
Nyanskaffningar	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–
	1 708	1 958
Ackumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	-250	-42
Avyttringar och utrangeringar	–	–
Årets avskrivning enligt plan	-250	-250
	-250	-250
Ackumulerade nedskrivningar		
Vid årets början och slut	–	–
Årets nedskrivning	-1 458	–
	-1 458	–
Planenligt restvärde vid årets slut	–	1 708

Not 15 Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten och liknande arbeten

	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Ingående pågående arbeten	25 000	23 160
Under året upparbetade arbeten	–	1 840
Avyttringar och utrangeringar	–	–
Utgående planenligt restvärde	25 000	25 000
Ackumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	-2 604	–
Årets avskrivning enligt plan	-3 125	-2 604
	-5 729	-2 604
Planenligt restvärde vid årets slut	19 271	22 396

Not 16 Materiella anläggningstillgångar

	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början och slut	3 856	3 774
Nyanskaffningar	–	91
Avyttringar och utrangeringar	–	-9
	3 856	3 856
Ackumulerade avskrivningar enligt plan		
Vid årets början	-1 710	-1 395
Avyttringar och utrangeringar	–	9
Årets avskrivning enligt plan	-351	-324
	-2 061	-1 710
Planenligt restvärde vid årets slut	1 795	2 146

20200707175679

Not 17 Uppskjuten skatt

	2019-12-31	2018-12-31
Uppskjuten skattefordran hänför sig till underskottsavdrag:		
Underskottsavdrag	4 771	4 969
	4 771	4 969

Uppskjutna skattefordringar värderas till högst det belopp som sannolikt kommer att återvinnas baserat på innevarande och framtida skattepliktiga resultat. Företaget har outnyttjade underskottsavdrag uppgående till 23 158 kkr (24 121 kkr).

Not 18 Fordringar hos koncernföretag

	2019-12-31	2018-12-31
Kundfordringar koncern	7 924	12 395
Koncerngemensam cash pool inkl upplupen ränta	27 988	15 153
Erhållet Koncernbidrag	–	–
Summa	35 912	27 548

Tillgodohavanden på koncernkonto redovisas i balansräkningen som fordringar på koncernföretag och uppgår till 27 988 kkr (15 153 kkr).

Not 19 Andra långfristiga fordringar

	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade anskaffningsvärden		
Vid årets början	–	–
Tillkommande fordringar	888	–
	888	–
Bokfört värde vid årets slut	888	–

Not 20 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2019-12-31	2018-12-31
Förutbetald hyra	1 342	1 357
Förutbetalda licenskostnader	4 653	3 562
Övriga förutbetalda kostnader	146	94
Upplupna intäkter hos kund	2 455	2 167
Upplupna intäkter hos VH System AB	11 587	12 535
Summa	20 183	19 715

Not 21 Obeskattade reserver

	2019-12-31	2018-12-31
Ackumulerade avskrivningar utöver plan.	–	261
Summa	–	261

Not 22 Övriga Avsättningar

2019-12-31	Kapitalförsäkring	Löneskatt kapital försäkring	Summa
Vid årets början	–	–	–
Tillkommande avsättingar	-888	-215	**-1 103**
Vid årets slut	-888	-215	**-1 103**

20200707675680

Not 23 Skulder till koncernföretag

	2019-12-31	2018-12-31
Lämnat koncernbidrag	8 000	300
Summa	8 000	300

Not 24 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2019-12-31	2018-12-31
Upplupna löner	3 732	2 250
Upplupen semesterlöneskuld	7 623	8 053
Upplupen kostnad till leverantörer	8 278	9 758
Upplupen kostnad till VH System AB	14 032	13 633
Upplupna sociala kostnader	8 143	8 298
Summa	41 607	41 992

Not 25 Transaktioner med närståendeföretag

Uppgifter om ägarförhållanden till närståendeföretag
VCRS har transaktioner med VH System AB, 556820-9455.
VH System AB ägs till 50% av Volvohandlarföreningen Ek För, 757202-6123 och till 50% av Volvo Car Sverige AB, 556034-3484 som är ett helägt dotterbolag till Volvo Personvagnar AB, 556074-3089.
Volvo Car Retail Solutions AB, är ett helägt dotterbolag till Volvo Car Sverige AB.

Inköp och försäljning till närståendeföretag
Nedan anges andelen inköp och nettoförsäljning avseende VH System AB.
Försäljningen avser förvaltning och utveckling av VH Systems produktportfölj.
Även administrativa kostnader har fakturerats bolaget.
Inköp avser upplåtelse av immateriella rättigheter.

	2019-12-31	2018-12-31
Nettoförsäljning (kkr)	164 885	170 307
Inköp (kkr)	181 925	173 730

Transaktioner mellan företaget och dess närstående har skett på marknadsmässiga grunder.

Rörelse -fordringar och skulder avseende närstående
Nedan anges fordringar och skulder från försäljning/inköp av varor/tjänster.

Fordringar och skulder till närstående	2019-12-31	2018-12-31
VH System AB		
Kundfordringar	18 435	21 243
Leverantörsskulder	17 421	18 011
Summa	1 014	3 232

Upplupna intäkter	2019-12-31	2018-12-31
VH System AB	11 587	12 535
Summa	11 587	12 535

Upplupna kostnader	2019-12-31	2018-12-31
VH System AB	14 032	13 633
Summa	14 032	13 633

Not 26 Väsentliga händelser efter balansdagen

Mot bakgrund av utbrottet av det nya coronaviruset och Covid-19 följer Volvo Car Retail Solutions händelseutvecklingen noga och vidtar åtgärder för att minimera eller eliminera påverkan på bolagets verksamhet.
Volvo Car Retail Solutions följer riktlinjer från Volvokoncernen, Folkhälsomyndigheten och WHO.
Avseende nuvarande situation bedöms risken för betydande bortfall i kärnverksamheten som låg.

20200707767681

Not 27 Förslag till vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel (kr):

Balanserad vinst	18 896 085
Årets resultat	-573 128
	18 322 957
Styrelsen föreslår att disponibla vinstmedel disponeras så:	
att i ny räkning överföres	18 322 957
	18 322 957

Göteborg 2020-05-28

Jonathan Wakefield
Styrelsens ordförande

Björn Bengtsson

Magnus Ragnmark

Anna Storm
VD

Vår revisionsberättelse har lämnats 2020-06-15
Deloitte AB

Fredrik Jonsson
Auktoriserad revisor

Deloitte.

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Volvo Car Retail Solutions AB
organisationsnummer 556289-4195

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för Volvo Car Retail Solutions AB för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av Volvo Car Retail Solutions ABs finansiella ställning per den 31 december 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Grund för uttalanden

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

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets 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.

Revisorns ansvar

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

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

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

20200127155852

20200707767683

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

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

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Volvo Car Retail Solutions AB för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31 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 Volvo Car Retail Solutions AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens 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 verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

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

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

Göteborg den 15 juni 2020

Deloitte AB

Fredrik Jonsson
Auktoriserad revisor

ZOOMTOZ7584



Elektrifierade fordon
Elektrifierade fordon definieras som laddhybrideroch helt elektriska bilar.

Inhyrd personal
Med inhyrd personal avses särskild extern kompetens som sätts in för att tillgodose varierande resursbehov i affärsverksamheten.

INFORMATION OCH KOMMUNIKATION

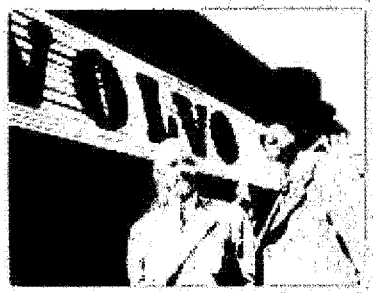
Investor Relations
Therése Odén Jandér
Head of Investor Relations
investors@volvocars.com

Media Relations
Nikki Rooke
Head of Corporate Communications
media@volvocars.com

Volvo Car Group Huvudkontor
405 31 Göteborg
www.volvocars.com

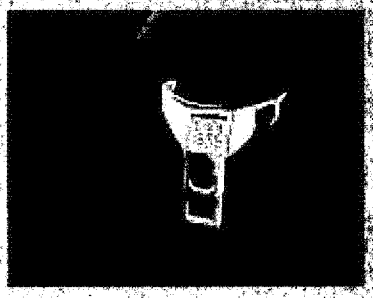
Att se tillbaka hjälper oss att se framåt

1927



Volvo grundades av Assar Gabrielsson och Gustaf Larson

1959



Volvos ingenjör Nils Bohlin uppfinner trepunktsbältet

70-talet

1972 lanserades [illegible]

1976 Volvo 240 [illegible]

80- och 90-talet

1990 Försäljningen av Volvo 760 och 780 blev en stor succé

1991 Volvo presenterade Volvo 850 – den första [illegible]

1993 Volvo [illegible]

1999 Volvo Cars förvärvades av Ford Motor Company

2010



Volvo Cars förvärvades av Zhejiang Geely Holding Group

2018–



Introducerade [illegible]

DEFINITIONER

Volvo Car Group / Volvo Cars
Båda uttrycken avser Volvo Car AB (publ.) och Volvo Car Corporation med samtliga dotterbolag.

Samriskföretag
Med samriskföretag avses företag i vilka Volvo Car Group, genom avtalsmässigt samarbete med en eller flera parter, har gemensam kontroll över den operationella och finansiella styrningen.

Försäljning
Försäljning avser försäljning till slutkunder (inklusive viss andel bilar som används för utlån och demo) och är ett mått på efterfrågan på Volvos bilar ur ett slutkundsperspektiv.

Wholesales
Wholesale avser försäljning av nya Volvo-bilar (inklusive hyrbilar) till återförsäljare och andra kunder.

Europa
Europa definieras som EU28 + EFTA.

Personbilar
Personbilar är fordon med minst fyra hjul som används för passagerartransport och har högst åtta säten inklusive förarsätet.

Revisorns rapport över översiktlig granskning av Volvo Car AB:s hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till Volvo Car AB (publ.),
organisationsnummer 556810-8988

Inledning
Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Volvo Car AB (publ.) att översiktligt granska Volvo Car AB:s hållbarhetsredovisning för år 2019. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens och den lagstadgade hållbarhetsrapportens omfattning på sidan 71 i detta dokument.

Styrelsens och företagsledningens ansvar
Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 71 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar
Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Volvo Car AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalanden
Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg den 26 mars 2020
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Lennart Nordqvist
Specialistmedlem i FAR

20200707576586

VÄSENTLIGA FRÅGOR

Upplysningskod	Upplysning	Kommentarer/avsteg	Sidnummer
Korruptionsbekämpning			
103-1–103-3	Hantering		56–57
205-3	Bekräftade korruptionsfall samt vidtagna åtgärder	Misstänkta korruptionsfall ingår i redovisade överträdelser av uppförandekoden.	56
Material			
103-1–103-3	Hållbarhetsstyrning		26, 44–45
301-2	Använt återvunnet material	Rapportering endast på denna datapunkt då annan data ej är tillgänglig.	45, 141
Energi			
103-1–103-3	Hantering		48–49
302-1	Energiförbrukning inom organisationen		46, 48–49, 139
302-3	Energiintensitet		139
Utsläpp			
103-1–103-3	Hantering		25
305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)		138
305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser, energi (Scope 2)		138
305-3	Övriga indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 3)		138
305-4	Växthusgasintensitet		139
305-7	Kväveoxider (NOx), svaveloxider (SOx) och andra väsentliga utsläpp till luft	Enbart VOC-utsläpp redovisas då övriga utsläpp är obetydliga.	49, 139
Egen indikator/KPI	Sålda elektrifierade bilar		140
Egen indikator/KPI	Genomsnitt EU-flotta		140
Avloppsvatten och avfall			
103-1–103-3	Hållbarhetsstyrning		26, 49
306-2	Avfall efter typ och hanteringsmetod		140
Hälsa och säkerhet			
103-1–103-3	Hantering		53
403-2	Skador, skadefrekvenser, yrkessjukdomar, förlorade arbetsdagar, frånvaro samt arbetsrelaterade dödsolyckor	1) Data per kön – ej tillämpligt. Data per kön är ej tillämpligt då Volvo Cars ej könsuppdelar hälso- och säkerhetsfrågor. 2) Data per region – ej tillämpligt. Aggregerade uppgifter redovisas. 3) Sjukfrånvaro och annan frånvaro för inhyrd personal – uppgifter saknas.	53, 142
Mångfald och likabehandling			
103-1–103-3	Hantering		54–55
405-1	Mångfald hos styrelse, ledning och anställda		141–142
Leverantörsbedömning utifrån sociala faktorer och miljöfaktorer (ansvarsfulla inköp)			
103-1–103-3	Hantering		38–41
308-1	Nya leverantörer som utvärderats enligt kriterier för miljö		39–40
414-1	Nya leverantörer som utvärderats enligt sociala kriterier		39–40

GRI-index

Denna redovisning har upprättats i enlighet med GRI Standards: Core. Volvo Cars hållbarhetsrisker beskrivs även i Förvaltningsberättelsens avsnitt "Enterprise risk management på sidorna 65–67" och "Världen omkring oss". I denna rapport används GRI Standards publicerade år 2016.

GRI 101: Foundation 2016 (omfattar inte informationsgivning)
GRI 102: General Disclosures 2016 (core)

Upplysning-skod	Upplysning	Kommentarer/avsteg	Sidnummer
Organisationsprofil			
102-1	Organisationens namn		Framsidan, samtliga sidor
102-2	Verksamhet, varumärken, produkter och tjänster		1–2, 10–13, 61–63
102-3	Huvudkontorets lokalisering		46
102-4	Verksamhetens lokalisering		46
102-5	Ägarstruktur och företagsform		61
102-6	Marknader som organisationen är verksam på		46
102-7	Organisationens storlek		
102-8	Information om anställda och andra medarbetare	Information om anställningsform (heltid, deltid) anges inte då uppgifter på global nivå ej finns tillgängliga.	87, 141
102-9	Leveranskedja		38–41
102-10	Väsentliga förändringar gällande organisation och leveranskedja		71
102-11	Försiktighetsprincipen		134
102-12	Externa initiativ		58–59, 134
102-13	Medlemskap i organisationer		40–41, 59
Strategi			
102-14	Uttalande från ledande beslutsfattare		5
Etik och integritet			
102-16	Värderingar, principer och etiska riktlinjer		18–23, 52–57
Styrning			
102-18	Struktur för bolagsstyrning		67–72, 134–135
Intressentengagemang			
102-40	Förteckning över intressenter	Aktiv intressentdialog är en viktig del av Volvo Cars dagliga verksamhet och hållbarhetsstyrning. De prioriterade intressenterna i relation till specifika strategiska fokusområden och processer, samt resultatet av vår interaktion med dessa intressenter, beskrivs genomgående i redovisningen.	135
102-41	Kollektivavtal		55
102-42	Identifiering och urval av intressenter		135–136
102-43	Förhållningssätt till intressentengagemang		135
102-44	Viktiga frågor som lyfts		135–137
Redovisningspraxis			
102-45	Enheter som ingår i koncernredovisningen		80, 124–125
102-46	Definition av redovisningens innehåll och avgränsning för hållbarhetsfrågorna		135–136
102-47	Förteckning över väsentliga frågor	Se även förteckningen över väsentliga frågor i detta GRI-index.	136–137
102-48	Omräkning av information	Eventuell omräkning av information framgår av fotnoterna under Hållbarhetsresultat.	138–142
102-49	Förändringar i redovisningen	GRI 301 Materials och GRI 306 Effluents & Waste har tillkommit eftersom cirkulär ekonomi blivit ett nytt fokusområde. Vidare har GRI 416 Customer Health and Safety tagits bort från hållbarhetsdelen eftersom området har integrerats helt i kärnverksamheten.	71
102-50	Redovisningsperiod		71
102-51	Publiceringsdatum för senaste redovisning		71
102-52	Redovisningscykel		71
102-53	Kontaktperson för redovisningen		147
102-54	Rapportering i enlighet med GRI:s standarder		71
102-56	Externt bestyrkande		145

Mångfaldsindikatorer	2019	2018	2017	2016	2015
Kvinnor i ledande befattningar[1]	29,1% (28,3%[2])	29,3 %	28,0 %	26,2 %	25,6 %
Internationellt diversifierade ledare	34,0 %	33,0 %	28,0 %	27,0 %	25,0 %

1) Uppgifterna avser Sverige, Belgien och Kina.
2) Underlaget för denna uppgift är nu bredare och inkluderar även USA och EMEA.

Olyckor och sjukfrånvaro	2019	2018	2017	2016	2015
Skadefrekvens (LTCR)[1] – anställda	0,13	0,24	0,19	0,22	0,34
Skadefrekvens (LTCR)[1] – inhyrd personal	0,11	0,47	—	—	—
Allvarliga skador[2][3]	13	26	18	9	16
Dödsolyckor[3]	1	0	0	0	0
Sjukfrånvaro – anställda[4]	4,2 %	4,3 %	4,5 %	4,8 %	4,7 %

1) LTCR definieras som antalet olyckor som rapporterats och omfattar minst en dags sjukfrånvaro, delat med antalet arbetstimmar och multiplicerat med 200 000. Uppföljningen av LTCR för inhyrd personal började 2018. Inhyrd personal innefattar konsulter och medarbetare från bemanningsföretag som arbetsleds av Volvo Cars.
2) Definieras som totalt antal skador som lett till frakturer, sårskador eller medvetslöshet.
3) Uppgifterna innefattar alla anställda, all inhyrd personal och alla oberoende entreprenörer på våra anläggningar. Oberoende entreprenörer definieras som entreprenörer som deltar i byggnation/återuppbyggnad av Volvo Cars fabriker. Skador och dödsfall bland entreprenörer redovisas för projekt där Volvo Cars är byggherre. En icke anställd person omkom år 2019.
4) Uppgifterna avser endast anställda i Sverige.

Material		V40 CC	XC40	V60	XC60	XC90	T8 Twin Engine S60	T8 Twin Engine S90L
Materialåtgång per bilmodell (kg)	Stål och järn	893	900	878	905	1 090	1 087	1 136
	Aluminium	187	185	236	266	304	295	323
	Koppar	21	25	29	30	34	51	59
	Magnesium	2	1	8	11	10	7	10
	Övriga metaller	25	22	29	28	30	26	34
	Termoplaster	203	222	232	240	279	229	271
	Elastomerer	61	62	59	91	98	74	84
	Övriga polymerer	66	64	64	75	81	96	116
	Glas och keramik	34	49	55	56	53	53	55
	Vätskor	73	66	70	66	89	81	82
	Övrigt	11	28	22	13	16	49	53
	Summa	**1 577**	**1 622**	**1 682**	**1 781**	**2 083**	**2 047**	**2 226**

Återställning	2019	2018	2017	2016	2015
Aluminium som sparats tack vare återställning (kg)	143 798	216 472	264 507	292 569	296 730
Stål som sparats tack vare återställning (kg)	340 748	424 498	541 548	602 174	602 465
Koldioxidutsläpp som undvikits tack vare återanvändning av aluminium och stål (kg)	3 321 439	4 761 228	5 879 451	6 505 476	5 765 334
Antal återställda komponenter	49 408	67 276	88 590	90 828	105 236

MÄNNISKOR

Totalt antal medarbetare (anställda och inhyrd personal) i genomsnitt under 2019	Anställda	Inhyrd personal (konsulter)	Summa
Globalt, summa (heltidsekvivalenter)	41 517	4 448	45 965

Totalt antal medarbetare efter anställningsform och kön per den 31 december 2019[1]

	Kvinnor	Män
Fast anställning	24 %	76 %
Tillfälliga kontrakt	36 %	64 %
Summa	**24 %**	**76 %**

1) Volvo Cars medarbetare är i regel fast anställda. Beroende på arbetets karaktär och varaktighet kan tillfälliga lösningar användas, exempelvis konsulter, personal från bemanningsföretag och tillfälligt anställda. Personal på nyckelbefattningar ska alltid vara fast anställd. Beroende på den arbetsrättsliga lagstiftningen i landet och marknadssituationen kan Volvo Cars tillämpa något olika principer i olika länder.

Fast anställda efter kön och åldersgrupp per den 31 december 2019

	Styrelseledamöter[1]		Koncernledning		Övriga fast anställda medarbetare[2]	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
<25	—	—	—	—	25 %	75 %
25–29	—	—	—	—	25 %	75 %
30–34	—	—	—	—	26 %	74 %
35–39	—	—	—	—	26 %	74 %
40–44	—	—	8 %	—	28 %	72 %
45–49	—	10 %	—	17 %	23 %	77 %
50–54	—	—	17 %	17 %	23 %	77 %
55–59	10 %	20 %	8 %	25 %	19 %	81 %
60–65	10 %	30 %	—	—	13 %	87 %
>65	10 %	10 %	—	8 %	11 %	89 %
Summa	**30 %**	**70 %**	**33 %**	**67 %**	**24 %**	**76 %**

1) Uppgifterna avser endast styrelsemedlemmar som är tillsatta av ägarna. Utöver dessa ingår tre av fackföreningar tillsatta arbetstagarrepresentanter i styrelsen. Volvo Cars har dock inget inflytande på deras tillsättning.
2) Nedbrytning per kön för kategorin "Övriga fast anställda medarbetare" rapporteras inom varje åldersgrupp och som en total för alla åldersgrupper.

20200707T0733

Avfall, produktion (ton)		2019	2018	2017	2016	2015
Farligt avfall	Europa	17 500	17 900	13 300	10 500	12 600
	Asien	2 100	2 700	2 300	1 500	1 200
	Americas	20	—	—	—	—
	Summa	**19 620**	**20 600**	**15 600**	**12 000**	**13 800**
Metall [7]	Europa	153 100	166 000	163 000	165 000	149 000
	Asien	67 400	72 000	58 000	37 000	—
	Americas	11 400	—	—	—	—
	Summa	**231 900**	**238 000**	**221 000**	**202 000**	**149 000**
Icke-farligt avfall (inklusive metall)	Europa	229 900	235 000	228 000	212 000	208 000
	Asien	61 500	68 500	52 500	27 700	24 500
	Americas	9 300	—	—	—	—
	Summa	**300 700**	**303 500**	**280 500**	**239 700**	**232 500**
Totalt avfall	Europa	247 400	252 900	241 300	222 500	220 600
	Asien	63 600	71 200	54 800	29 200	25 700
	Americas	9 320	—	—	—	—
	Summa	**320 320**	**324 100**	**296 100**	**251 700**	**246 300**
Totalt avfall per tillverkad bil (kg/bil)	Europa	511	515	511	489	498
	Asien	372	412	421	376	377
	Americas	264	—	—	—	—
	Summa	**468**	**488**	**492**	**472**	**482**

1) Uppgifterna för år 2019 avser perioden 1 dec 2018 till 30 nov 2019 (varför även antalet tillverkade fordon under 2019 har justerats till 684 725). Uppgifterna för Americas och för VOC-utsläppen avser dock kalenderåret 2019.
2) De Volvo Cars-anläggningar som ingår i uppgifterna för Europa är Volvo Cars Torslanda (Göteborg), Volvo Cars Gent (Gent, Belgien), Volvo Cars Skövde – Engines (Skövde) samt Volvo Cars Olofström – Body Components (Olofström). Volvo Cars Floby (Floby) ingår i uppgifterna fram till 2015. De Volvo Cars-anläggningar som ingår i uppgifterna för Asien är Volvo Cars Malaysia – CKD (Kuala Lumpur, Malaysia), Volvo Cars Chengdu (Chengdu, Kina), Volvo Cars Daqing (Daqing, Kina) och Volvo Cars Zhangjiakou – Engines (Zhangjiakou, Kina). De Volvo Cars-anläggningar som ingår i uppgifterna för Americas är Volvo Cars Charleston (Charleston, South Carolina, USA), som inkluderats från år 2019.
3) Direkt = energi som producerats på anläggningen för eget bruk (inkluderar tryckluft för samtliga anläggningar utom Volvo Cars Torslanda). Indirekt = inköpt el och fjärrvärme (exkluderar tryckluft för Volvo Cars Torslanda, där inga uppgifter finns tillgängliga för närvarande).
4) Indirekta koldioxidutsläpp uppskattas utifrån våra antaganden om primärenergikällorna i respektive verksamhetsland. De lägre nivåerna CO_2 i Europa förklaras av att den primära energikällan är vattenkraft som är klimatneutral, medan den typen av energikälla utnyttjas i lägre grad i Asien och Americas. I Malaysia är primärenergikällan kol (utsläppsfaktor 2019: 0,720 ton CO_2/MWh). I Chengdu var utsläppsfaktorn år 2019 0,5257 ton CO_2/MWh (regionalnät 2012), 70 procent av all inköpt el genereras med vattenkraft. I Daqing var utsläppsfaktorn år 2019 0,7769 ton CO_2/MWh (genomsnitt i nätet 2012 enligt NDRC). I Zhangjiakou var utsläppsfaktorn år 2019 0,8843 ton CO_2/MWh (genomsnitt i nätet 2012 enligt NDRC). I Charleston var utsläppsfaktorn år 2019 0,7081 ton CO_2/MWh (el från Santee Cooper 2018). Europeisk fjärrvärme är klimatneutral, med undantag för en liten andel (cirka 4 procent) i Volvo Cars Torslanda (Göteborg), och utsläppsfaktorn var 0,0730 ton CO_2/MWh. Uppskattning för fjärrvärme i Volvo Cars Zhangjiakou – Engines (Zhangjiakou, Kina) år 2018: 331 kg CO_2/MWh (kol).
5) VOC-utsläpp beräknas främst utifrån mängden lösningsmedel i använt material samt mätningar av reningsutrustningens effektivitet. VOC-uppgifterna avser år 2016 (APAC) respektive år 2019 (USA).
6) 2015 var första året då Volvo Cars började redovisa uppgifter för Kina. Uppgifterna exkluderar kylvatten. Användningen av vatten i Asien och Americas är högre per bil till följd av processutmaningar inom områdena förbehandling, måleri och avkylning.
7) Volvo Cars Skövde – Engines (Skövde), Volvo Cars Olofström – Body Components (Olofström) och Volvo Cars Zhangjiakou – Engines (Zhangjiakou, Kina) levererar till samtliga våra bilfabriker, varför mängden metallskrot därifrån allokeras pro rata efter produktionsvolym till anläggningarna i Europa, Asien och Americas. Anläggningarna Volvo Cars Chengdu (Chengdu, Kina) och Volvo Cars Daqing (Daqing, Kina) bedriver stansning och genererar därför mer metallskrot än vad som är normalt i våra bilfabriker. Detta har inte beaktats i uppgifterna för metallåtgång per bil .

Övriga utsläpp		2019	2018	2017	2016	2015
Koldioxidutsläpp från produkter – genomsnitt, EU-flottan (CO_2 g/km)	NEDC	132	133	125	121	123
	WLTP	157	—	—	—	—
Transporter, globala koldioxidutsläpp totalt (ton)[1]		901 000	892 000	650 000	447 267	333 971
Transporter, globala koldioxidutsläpp per såld bil (kg/såld bil)[1]		1 277	1 389	1 136	882	826
Antal sålda elektrifierade bilar [2] (aggregerade uppgifter)		149 655	103 722	68 936	46 129	26 153
Antal sålda elektrifierade bilar[2] (% av total försäljning)		7 %	6 %	4 %	4 %	—

1) Inkluderar koldioxidutsläpp från inkommande och utgående transporter som Volvo Cars hanterar och betalar. Uppgifterna redovisas i enlighet med den europeiska standarden EN 16258:2012. Uppgifterna avseende åren 2015–2017 kan avvika från tidigare rapporter då nämnaren har ändrats från levererade till sålda fordon.
2) Elektrifierade fordon definieras som laddhybrider och rena elbilar.

Tjänsteresor: Utsläpp av växthusgaser från flygresor beräknas utifrån hur många flygresor som görs på olika sträckor (våra resebyråer tillhandahåller uppgifterna), avstånden mellan respektive flygplatser samt utsläppsfaktorer från NTM. Faktorer för strålningsdrivning används. Utsläpp från tjänsteresor med andra transportmedel beräknas på kostnadsbasis med utsläppsfaktorer från externa källor.
Medarbetarnas pendling: När medarbetarna pendlar till och från jobbet uppstår växthusgasutsläpp som beräknas utifrån genomsnittliga globala pendlingsavstånd och -mönster, med uppgifter från en intern enkät bland Volvo Cars medarbetare våren 2018. Vidare används antalet medarbetare vid respektive års slut, samt utsläppsfaktorer från externa källor.
Användning av sålda produkter: Genomsnittliga utsläpp av växthusgaser från användning av sålda produkter bygger på officiella data (WLTP) för Volvo Cars-bilar tillverkade i Europa (EU28), som tillämpas på olika bilmodeller med hänsyn till antalet tillverkade bilar globalt. Eftersom Volvo Cars produkterbjudande är globalt fungerar data från EU bra när liknande produkter bedöms på global basis. De totala utsläppen av växthusgaser från användningen av våra produkter beräknas sedan genom att multiplicera ovannämnda genomsnittsutsläpp av koldioxidekvivalenter per km med vår globala produktionsvolym och en genomsnittlig körsträcka på 200 000 km per bil. Hur tillförlitlig beräkningsmetoden är påverkas av faktiska omständigheter som inte avspeglas i officiella data, till exempel körbeteende och varierande användning av extrabelastningar. Volvo Cars vill successivt öka kunskapen och göra beräkningarna mer tillförlitliga. Vi vill vara så öppna som möjligt med de koldioxidutsläpp som användningen av våra produkter resulterar i.
Hantering av uttjänta sålda produkter: Utsläpp av växthusgaser som uppstår vid hantering av uttjänta sålda produkter uppskattas med hjälp av utsläppsfaktorer från extern forskning och vår globala produktionsvolym.
Återförsäljare: Återförsäljarnas utsläpp av växthusgaser beräknas utifrån en analys av en utvald Volvo Cars-återförsäljare, som antas vara typisk för återförsäljarna i hela världen, och resultatet fördelas på samtliga bilar. Utsläppen per bil multipliceras med den globala produktionsvolymen. Vi har visserligen inte finansiell kontroll över återförsäljarnas utsläpp, men redovisar dem eftersom vi vill vara så öppna som möjligt.

2) Bygger på antalet tillverkade bilar.

Produktion[1][2]

Energiförbrukning (MWh)[1][4]		**2019**	2018	2017	2016	2015
Total energiförbrukning (direkt och indirekt)[3]	Europa	726 500	778 000	770 000	766 000	751 000
	Asien	368 000	400 000	422 000	317 000	279 000
	Americas	131 800	—	—	—	—
	Summa	**1 216 300**	**1 178 000**	**1 192 000**	**1 083 000**	**1 030 000**
Energiförbrukning per tillverkad bil (MWh/bil)	Europa	1,5	1,6	1,6	1,7	1,7
	Asien	2,2	2,3	3,2	4,1	4,1
	Americas	3,8	—	—	—	—
	Summa	**1,8**	**1,8**	**2,0**	**2,6**	**2,0**

Koldioxidutsläpp (ton)[4]		**2019**	2018	2017	2016	2015
Totala koldioxidutsläpp	Europa	30 820	35 900	35 600	43 300	47 800
	Asien	107 730	122 600	153 300	108 000	80 600
	Americas	59 150	—	—	—	—
	Summa	**197 700**	**158 500**	**188 900**	**151 300**	**128 400**
Koldioxidutsläpp per tillverkad bil (ton/bil)	Europa	0,06	0,07	0,08	0,10	0,11
	Asien	0,65	0,71	1,18	1,39	1,18
	Americas	1,70	—	—	—	—
	Summa	**0,29**	**0,24**	**0,31**	**0,28**	**0,25**

VOC-utsläpp (ton)[5]		**2019**	2018	2017	2016	2015
VOC-utsläpp (ton)	Europa	590	610	594	630	584
	Asien	220	300	400	270	—
	Americas	34	—	—	—	—
	Summa	**844**	**910**	**994**	**900**	**584**

Vattenförbrukning i verksamheten (m³)[6]		**2019**	2018	2017	2016	2015
Total vattenförbrukning	Europa	705 000	751 000	756 000	748 000	715 000
	Asien	1 047 000	1 190 000	1 133 000	789 000	696 000
	Americas	312 000	—	—	—	—
	Summa	**2 064 000**	**1 941 000**	**1 889 000**	**1 537 000**	**1 411 000**
Total vattenförbrukning per tillverkad bil (m³/bil)	Europa	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6
	Asien	6,3	6,9	8,7	10,2	10,2
	Americas	9,0	—	—	—	—
	Summa	**3,0**	**2,9**	**3,1**	**2,9**	**2,8**

Hållbarhetsresultat

20200707767689

EKONOMISK ASPEKT

	2019	2018	2017	2016	2015
Försäljning (antal bilar)	705 452	642 253	571 577	534 332	503 127
Producerade bilar[1]	705 036	667 754	602 164	533 039	510 679
Omsättning, MSEK	274 117	252 653	208 646	180 902	164 043

1) Fabriksfärdiga bilar.

MILJÖASPEKT

Koldioxidavtryck [1] ($t CO_2e$)		2019	2018
Totala utsläpp		38 159 000	37 307 000
Totala utsläpp per bil[2]		54,1	55,9
Scope 1 (direkta utsläpp av växthusgaser)	Koncernens anläggningar	84 000	80 000
	Koncernens fordonsflotta	12 000	12 000
	Summa	**96 000**	**92 000**
Scope 2 (indirekta utsläpp av växthusgaser)	Inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla för eget bruk	191 000	159 000
	Summa	**191 000**	**159 000**
Scope 3 (indirekta utsläpp av växthusgaser högre upp i leveranskedjan)	Inköpta varor och tjänster	11 902 000	11 286 000
	Transporter och distribution	680 000	596 000
	Spill från verksamheten	7 000	7 000
	Tjänsteresor	75 000	100 000
	Medarbetarnas pendling	39 000	39 000
	Summa	**12 703 000**	**12 028 000**
Scope 3 (indirekta utsläpp av växthusgaser längre ned i leveranskedjan)	Transporter och distribution	221 000	296 000
	Användning av sålda produkter	24 295 000	24 114 000
	Hantering av uttjänta sålda produkter	458 000	434 000
	Återförsäljare	195 000	184 000
	Summa	**25 169 000**	**25 028 000**
Koldioxidutsläpp från avgaser per bil[2]		34,5	36,1
Koldioxidutsläpp från leveranskedjan per bil[2]		16,9	16,9
Koldioxidutsläpp från drift per bil[2]		2,8	2,9

1) Utsläppen beräknas i enlighet med riktlinjerna i Greenhouse Gas Protocol och inkluderar utsläpp från verksamheter som vi har finansiell kontroll över. Följande kategorier ingår inte: Kapitalvaror, bränsle- och energirelaterade aktiviteter, leasingtillgångar högre upp och längre ned i leveranskedjan, behandling av sålda produkter samt investeringar. Vi har erhållit nya data av en extern tjänsteleverantör och metodologin har uppdaterats. Därför har uppgifterna för 2018 justerats i förhållande till vad som tidigare meddelats, så att de är korrekta, fullständiga och jämförbara.
Koncernens anläggningar: Utsläpp av växthusgaser från våra globala tillverkningsanläggningar inkluderar energiförbrukningen multiplicerad med en utsläppsfaktor för respektive energislag.
Koncernens fordonsflotta: Utsläpp av växthusgaser från koncernens fordonsflotta avser bränsleförbrukningen i våra testbilar, och uppskattas med hjälp av DEFRA:s faktorer för externa utsläpp samt de globala inköpen av testfordonsbränsle. Utsläpp som avser produktion och hantering av uttjänta testbilar redovisas under Scope 3.
Inköpt el, ånga, fjärrvärme och fjärrkyla för eget bruk: Indirekta utsläpp av växthusgaser uppskattas med hjälp av mängden inköpt el och leverantörsspecifika utsläppsfaktorer (där sådana finns att tillgå). När bedömningen är platsbaserad beaktas den lokala energimixen. Utsläpp från andra anläggningar än tillverkningsanläggningar beräknas utifrån den globala energiförbrukningen per kvadratmeter och genomsnittliga regionala utsläppsfaktorer per energislag från IEA.
Inköpta varor och tjänster: Utsläpp från inköpta material beräknas med ledning av typiska fordons materialprofil och faktorer för utsläpp av koldioxidekvivalenter hämtade från Thinksteps livscykelverktyg Gabi (där bland annat klimatgaserna CO_2, CH4, N20, HFC, PFC och SF6 ingår), multiplicerat med antalet tillverkade fordon respektive år. Utifrån interna analyser adderas ytterligare utsläpp av växthusgaser högre upp i leveranskedjan som avser leverantörsverksamhet som inte redan beaktas i ovannämnda generiska utsläppsfaktorer, exempelvis från tillverkning och logistik för leverantörens komponenter. Dessa adderade utsläpp beräknas utifrån leverantörens andel av mervärdet och av de totala logistiktransporterna, med Volvo Cars utsläpp som indirekt indikator. Vidare adderas utsläpp av växthusgaser hänförliga till material som kasseras i Volvo Cars produktion. Utsläpp av växthusgaser orsakade av material och tjänster som inte är direkt hänförliga till bilarna beräknas på kostnadsbasis med CIRAIG:s modell för utökad input-output-baserad livscykelanalys, som bedöms vara tillräckligt exakt för de aktuella utsläppen.
Transporter och distribution: Utsläpp av växthusgaser från logistik inkluderar inkommande och utgående transporter som Volvo Cars hanterar och betalar, samt utsläppsfaktorer från NTM. Stråningsdrivning har tillkommit för luftfrakt 2019. Utsläppen avser perioden 1 dec 2018 till 30 nov 2019.
Spill från verksamheten: *Utsläpp av växthusgaser som härrör från spill i vår verksamhet beräknas genom att avfallsvolymerna indelas i typer och hanteringsmetoder, samt med tillämpning av generiska externa utsläppsfaktorer från DEFRA.*

VOLVO CARS VÄSENTLIGA FRÅGOR

UTSLÄPP
Avgränsning: Volvo Cars produkter (miljömässiga prestanda hos våra bilar), leveranskedjan, driftrelaterad energiförbrukning

ENERGI
Avgränsning: energiförbrukningen i och utanför organisationen

MATERIAL
Avgränsning: återvinning av produktionsmaterial

AVFALL
Avgränsning: avfall beroende på typ och hanteringsmetod (återbruk, återanvändning, återvinning)

MÅNGFALD OCH LIKABEHANDLING
Avgränsning: vår egen verksamhet (Volvo Cars anställda)

HÄLSA OCH SÄKERHET I ARBETET
Avgränsning: vår egen verksamhet (Volvo Cars anställda)

KORRUPTIONSBEKÄMPNING
Avgränsning: egna och samarbetspartners verksamheter

ANSVARSFULLA INKÖP
Avgränsning: egna verksamheter (inköp) och leveranskedjan

VOLVO CARS HÅLLBARHET STRATEGI: FOKUSOMRÅDEN

KLIMATÅTGÄRDER
Vi ska vara ett klimatneutralt företag senast 2040

Kortsiktiga åtgärder (2018–2025) som syftar till att minska koldioxidutsläppen med 40 procent per bil, bland annat genom följande minskningar:

- Bilavgaser: 50 procent
- Utsläpp i leveranskedjan: 25 procent
- Driftrelaterade utsläpp (inklusive transporter): 25 procent

CIRKULÄR EKONOMI
Bli en cirkulär verksamhet till 2040

Vi vill öka omsättningen och lönsamheten samt sänka kostnaderna och minska koldioxidutsläppen på följande sätt:

- Genom att öka användningen av återvunna och biobaserade material
- Genom bättre resursutnyttjande och minimalt avfall
- Genom att effektivt bevara komponentvärden
- Genom att utveckla nya affärsmöjligheter

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET
Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet

Det ska vi uppnå så här:

- Vi ska bli den arbetsgivare som alla söker sig till
- Vi ska stärka den etiska dimensionen av vår kultur och bolagsstyrning ytterligare
- Vi ska utveckla partnerskap med potential att främja vårt varumärke
- Vi ska stärka vår leveranskedja genom att säkerställa att hållbarhetsresultat har samma vikt som kostnad och kvalitet i inköpsprocessen

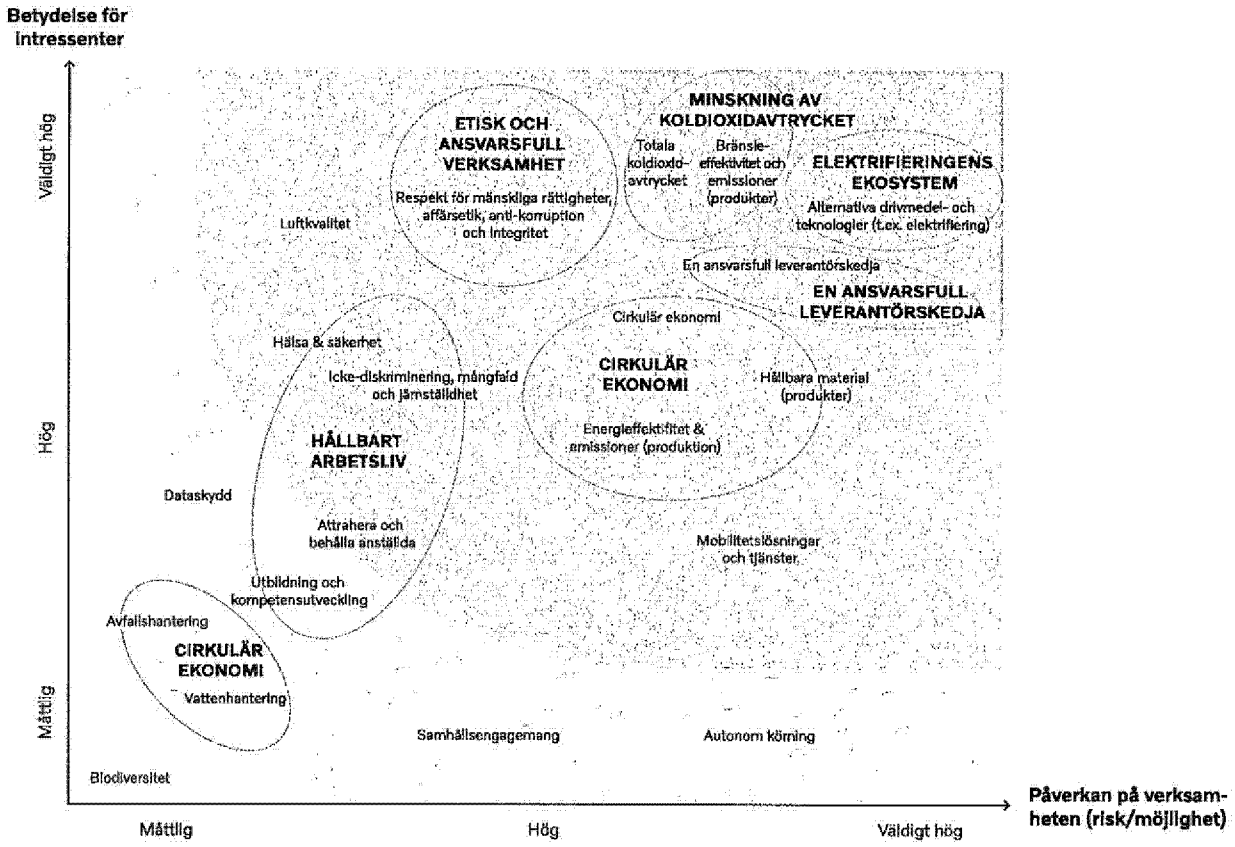
20200707767691

Materialitetsanalys

Under 2019 gjorde vi en internationell enkätundersökning där externa och interna intressenter ombads att ange de hållbarhetsområden som de ansåg var mest relevanta för Volvo Cars. Intressenterna valdes ut efter relevans och tidigare kontakt. Nedan redovisas (i prioritetsordning) de hållbarhetsområden som är viktigast för Volvo Cars att hantera, utifrån deras betydelse för intressenterna och påverkan på affärsverksamheten (det vill säga deras ekonomiska, miljömässiga och samhälleliga påverkan):

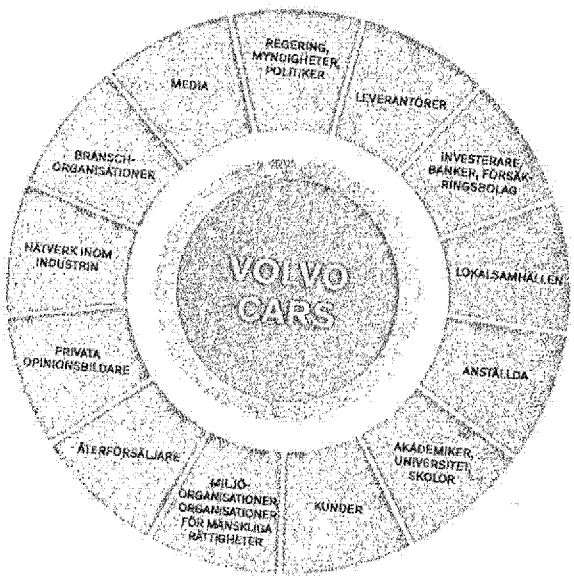
1. Minskning av koldioxidavtrycket
2. Elektrifieringens ekosystem
3. Etisk och ansvarsfull verksamhet
4. En ansvarsfull leveranskedja
5. Cirkulär ekonomi
6. Hållbart arbetsliv

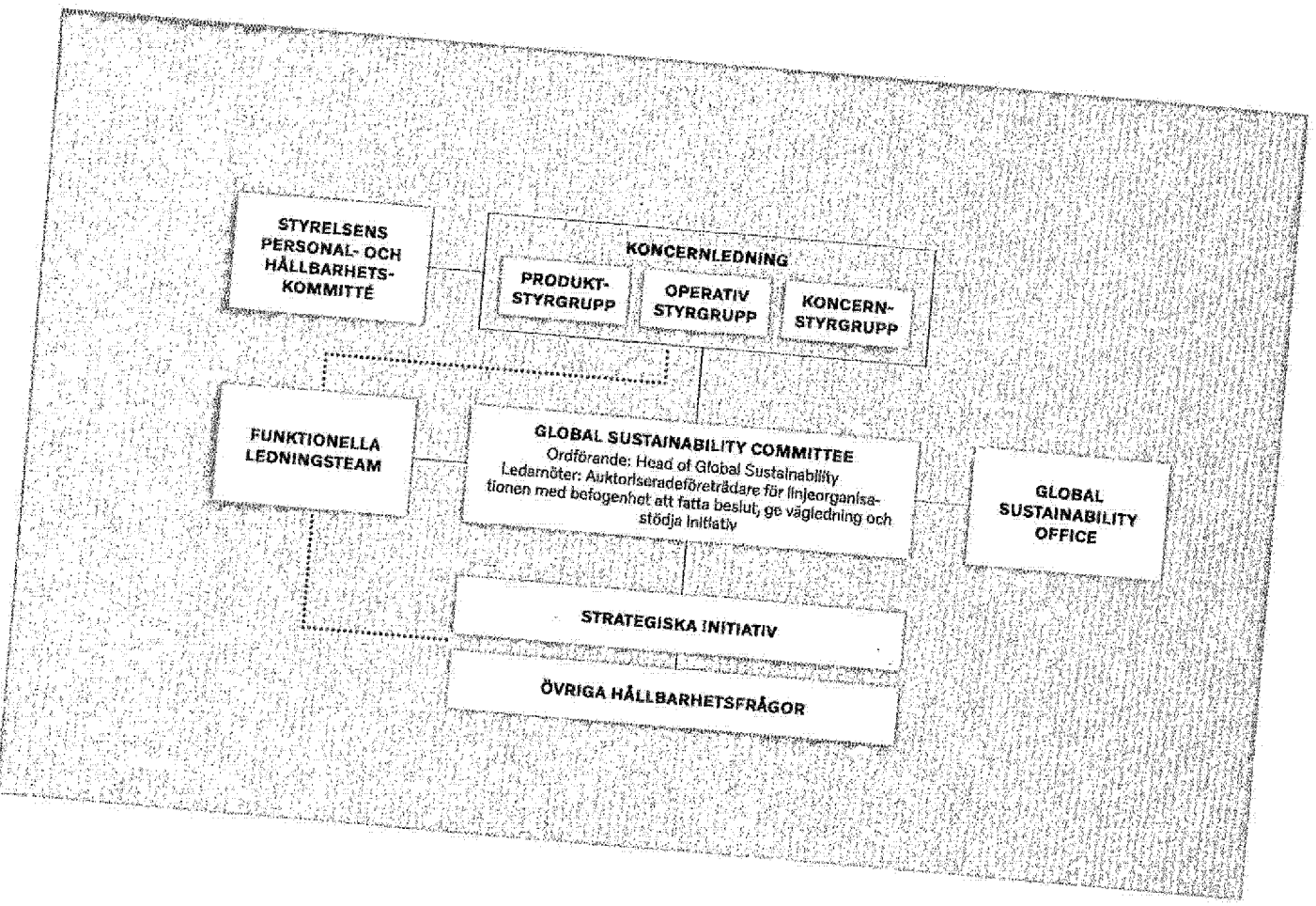
För att definiera de frågor som vi anser är mest väsentliga för oss sammanställde vi analysen och synpunkterna från våra intressenter och relaterade dem till våra interna strategier, bristanalyser av vår nuvarande hållbarhetssituation, jämförelser med andra företag, hållbarhetsprognoser för den närmaste tioårsperioden och konsumenternas syn på våra hållbarhetsresultat. Därefter har vi utvecklat strukturen och fokusområdena för vår nya hållbarhetsstrategi, med tydliga fokusområden, ambitioner och strategiska initiativ för att förverkliga dem.



Hållbarhetsrapportering
Volvo Cars har rapporterat om miljö-, hälso- och säkerhetsaspekter av sina produkter och sin produktion sedan vi undertecknade FN:s Global Compact år 2000. År 2003 publicerade vi vår första hållbarhetsrapport i enlighet med de internationella rapporteringsriktlinjerna från Global Reporting Initiative (GRI). Läs mer om detta på sidan 71 i denna rapport.

Intressentengagemang
Vår intressentdialog ger vägledning om hur vi ska utveckla och kommunicera vårt hållbarhetsarbete. En indikator på vår framgång är om våra intressenter väljer att köpa våra produkter och/eller göra affärer med oss. Vi har en öppen dialog med våra huvudsakliga intressenter, inte bara via nätverk, konferenser, vår webbplats eller på citizen@volvocars.com, utan även genom djupare intervjuer, undersökningar och analyser. Under 2019 fortsatte vi att kommunicera vårt hållbarhetsengagemang till våra intressenter genom pressmeddelanden, vår webbplats, sociala medier, presentationer på konferenser och i enskilda möten. Vi ska fortsätta göra det under 2020.





Hantering och styrning av hållbarhet

2020-03-25 15:51

Volvo Cars' strategi för hållbarhetshantering
Volvo Cars är engagerat i att skydda och förbättra såväl miljön och samhället i stort som våra kunders och anställdas liv. Volvo Cars hållbarhetsstrategi och åtaganden styr våra strategiska och operativa beslut. Koncernen har en tydlig struktur för bolagsstyrning för att säkerställa att vi förverkligar dessa åtaganden. Vi vidtar åtgärder för att åstadkomma ett bättre resultat. Volvo Cars försöker alltid hitta nya sätt att mäta hållbarhetsresultat och söka starka externa partnerskap som höjer vår prestationsförmåga. Vi inser att våra kunder och potentiella kunder förväntar sig att vi levererar på våra åtaganden. Vi förstår att hållbarhet är bra för miljön och för samhället, och dessutom gör våra produkter mer attraktiva, ökar vår lönsamhet,engagerar våra medarbetare och hjälper oss att rekrytera de bästa talangerna.

Internationella åtaganden
Vi på Volvo Cars är stolta över att vi år 2000 var med och grundade FN:s Global Compact. Sedan dess har koncernen strävat efter att följa de tio principerna för FN:s Global Compact. Detta inkluderar princip 7, att stödja försiktighetsprincipen vad gäller miljörisker. Dessutom stödjer Volvo Cars FN:s mål för hållbar utveckling (SDG), som styr Volvo Cars hållbarhetsstrategi. Vår egen uppförandekod avspeglar inte bara FN:s Global Compact, utan också följande internationella konventioner och riktlinjer.

- FN-organet Internationella arbetsorganisationens (ILO) åtta kärnkonventioner:
  - Förbud mot barnarbete (138 och 182)
  - Förbud mot tvångs- och straffarbete (29 och 105)
  - Lika lön för lika arbete oavsett kön, samt diskriminering vid anställning och yrkesutövning (100 och 111)
  - Föreningsfrihet samt rätt att förhandla kollektivt (87 and 98)
- De tio principerna i FN:s Global Compact
- FN:s allmänna deklaration om mänskliga rättigheter
- FN:s barnkonvention
- OECD:s riktlinjer för multinationella företag
- FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter

STYRNING AV HÅLLBARHETSARBETET
Koncernen har en tydlig styrstruktur för att övervaka att vi blir bättre på att leva upp till våra hållbarhetsambitioner och för att utveckla vårt befintliga program. Hållbarhet styrs och samordnas centralt av Global Sustainability Office, och inkluderar framstegsrapportering och uppföljning av våra strategiska initiativ.

Styrelse – Personal- och hållbarhetskommitté
Kommittén tillämpar ett utifrån-och-in-synsätt med många perspektiv på bolagets hållbarhetsfrågor. Läs mer på sidan 69 i denna rapport.

Koncernledning (Executive Management Team, EMT)
EMT uppdateras regelbundet med ny information när så är relevant. EMT anger hållbarhetsstrategins inriktning samt godkänner och beslutar om åtgärder som säkerställer att den implementeras. EMT äger de viktigaste nyckeltalen för hållbarhet och övervakar och följer upp den övergripande utvecklingen när hållbarhetsstrategin implementeras.

Global Sustainability Committee (GSC)
Head of Global Sustainability är GSC:s ordförande. GSC:s ledamöterär auktoriserade företrädare för linjeorganisationen och har mandat att fatta beslut, ge vägledning och stödja initiativ. GSC:s syfte är att med avseende på viktiga hållbarhetsrelaterade frågor och risker förbättra samarbetet mellan avdelningar och öka kunskapen samt vidta åtgärder. GSC hänskjuter regelbundet hållbarhetsrelaterade ärenden till relevanta styrgrupper i EMT för beslut. GSC fattar gemensamma beslut i ärenden som inte behöver tas upp av EMT. GSC leder organisationens fokusering på hållbarhet som lönsamhetsmotor, och identifierar bland annat nya möjligheter. Vidare övervakar GSC hur det går med implementeringen av den övergripande strategin och vart och ett av de strategiska initiativen, och följer upp detta.

Funktionella ledningsteam
Funktionella ledningsteam ansvarar för att se till att hållbarhetsaspekter integreras i alla medarbetares dagliga arbete. Teamen är bollplank för GSC:s ledamöter. Man kan vända sig till teamet med önskemål om resurser till hållbarhetsinitiativ och finansiering av dessa.

Global Sustainability Office
Global Sustainability Office är det organ som centralt ansvarar för hållbarhetsstyrning och -samordning. Global Sustainability Office utvecklar hållbarhetsstrategin, leder och stödjer strategiska initiativ, följer upp och kontrollerar nyckeltal och ansvarar för att samla in hållbarhetsrelaterad omvärldsanalys.



Lex Kerssemakers

Direct Consumer Business
Sedan: Augusti 2017
Född: 1960
Utbildning: Examen i företagsadministration i fordonssektorn



Javier Varela

Manufacturing and Logistics
Sedan: November 2016
Född: 1964
Utbildning: Industriell ekonomi



Martina Buchhauser

INKÖP
Sedan: Oktober 2017
Född: 1966
Utbildning: Magisterexamen i ledarskap



Hanna Fager

People Experience
Sedan: Oktober 2016
Född: 1975
Utbildning: Kandidatexamen i personalutveckling och arbetsmarknadsrelationer



Mårten Levenstam

Strategy and Business Ownership
Sedan: Januari 2018
Född: 1964
Utbildning: Fil.dr. i strömningsvetenskap; civilingenjör i fordonsteknik



Maria Hemberg

Group Legal and Corporate Governance
Sedan: Mars 2012
Född: 1964
Utbildning: Jur.mag.

Koncernledning

20210707573592

KONCERNLEDNING VOLVO CAR CORPORATION

Volvo Car Corporation är ett dotterbolag till Volvo Car AB (publ.). Volvo Car Corporation styrs av koncernledningen och leds av VD och Koncernchef. Tillsyn utövas av styrelsen för Volvo Car AB (publ.). Utöver att styra Volvo Car Corporation har koncernledningen i uppgift att bestämma inriktningen för bolagets affärsverksamheter.



Håkan Samuelsson

VD och Koncernchef
Sedan: Oktober 2012
Född: 1951
Utbildning: Civilingenjör, maskinteknik



Carla De Geyseleer

Chief Financial Officer
Sedan: Oktober 2019
Född: 1968
Utbildning: MBA; magisterexamen i ekonomi och finansiering



Henrik Green

Chief Technology Officer
Sedan: December 2016
Född: 1973
Utbildning: Civilingenjör, datateknik



Björn Annwall

EMEA och Global Commercial Operations
Sedan: Oktober 2016
Född: 1974
Utbildning: Magisterexamen i företagsekonomi



Anders Gustafsson

Americas
Sedan: Augusti 2017
Född: 1968



Xiaolin Yuan

APAC
Sedan: Mars 2017
Född: 1969
Utbildning: Magisterexamen



Winnie K.W. Fok

Styrelseledamot
Sedan: Augusti 2010
Född: 1956
Utbildning: Kandidatexamen i handel

Övriga uppdrag:
Styrelseledamot i G4S Plc. och Skandinaviska Enskilda Banken AB; ledamot i investeringskommitten, HOPU Investments Co. Ltd.; senior advisor, Wallenbergstiftelserna

Tidigare befattningar:
VD, EQT Partners Asia Ltd.; senior advisor, Investor AB och FAM; VD, CEF New Asia Partners; styrelseledamot och VD,Peregrine Direct Investments Ltd.; styrelseledamot, Strategic Assets International Ltd. national Ltd.



Michael Jackson

Styrelseledamot
Sedan: Juli 2018
Född: 1962
Utbildning: Högskoleingenjör, elektroteknik och elektronik

Övriga uppdrag:
Styrelseledamot och ledamot i revisionskommittén och riskkommitten, AXA UK Group Plc. och Lumilor AB; styrelseledamot, Knelp Communications SA

Tidigare befattningar:
Styrelseledamot, Blokkchain SA; COO Skype; Europe Business Development, Tele2; styrelseledamot, Tele2 Danmark; service- och supportchef, NKT Danmark; Senior Systems Engineer, Motorola Mobile Data och Digital Mobile Communications; partner, Mangrove Capital Partners



Betsy Atkins

Styrelseledamot
Sedan: Januari 2016
Född: 1953
Utbildning: Fil. kand.

Övriga uppdrag:
Styrelseledamot, Wynn Resorts och SL Green

Tidigare befattningar:
Styrelseledamot, Ascend och Schneider Electric; VD, Clear Standards Inc. och Baja Ventures; ordförande i rådgivande styrelsen, BT Global Services; medgrundare och VD, Global Go to Market



Thomas Johnstone

Styrelseledamot
Sedan: Januari 2015
Född: 1955
Utbildning: Fil.mag.

Övriga uppdrag:
Styrelseordförande, Husqvarna AB, Combient AB, Brittisk-Svenska Handelskammaren och Engelska skolan i Göteborg; vice styrelseordförande, Wärtsilä; styrelseledamot, Investor AB och NorthVolt AB

Tidigare befattningar:
VD och koncernchef samt andra ledande befattningar i AB SKF



Xingsheng (Jim) Zhang

Styrelseledamot
Sedan: Augusti 2018
Född: 1955
Utbildning: Högskoleingenjör, telekommunikationsteknik; kandidatexamen i modern kommunikation; magisterexamen; MBA

Övriga uppdrag:
Medgrundare och partner, Dsotong Capital och Haiying Capital; styrelseordförande, Link Capital (Asia) Co. Ltd.

Tidigare befattningar:
Styrelseordförande, Forever Natural Capital Foundation; medgrundare av China Entrepreneur Club, China Entrepreneurs Forum och Alishan SEE Environmental Protection Association; VD Nordasien, Nature Conservatory; styrelseordförande, Beijing Link Capital; VD och koncernchef, Aslainfo; vice VD samt andra ledande befattningar, Ericsson China; befattningar på China International Telecom Construction Corp och Beijing Telecom Administration

ARBETSTAGARREPRESENTANTER



Glenn Bergström

Arbetstagarrepresentant i styrelsen
Sedan: Augusti 2010
Utnämnd av: IF Metall
Född: 1955
Anställd av Volvo Cars: 1974

Övriga uppdrag:
Styrelseordförande, VFF Pension



Jörgen Olsson

Arbetstagarrepresentant i styrelsen
Sedan: Mars 2016
Utnämnd av: Unionen
Född: 1968
Anställd av Volvo Cars: 1988

Övriga uppdrag:
—



Marko Peltonen

Arbetstagarrepresentant i styrelsen
Sedan: Augusti 2010
Utnämnd av: IF Metall
Född: 1965
Anställd av Volvo Cars: 1984

Övriga uppdrag:
—



Anna Margitin

Arbetstagarrepresentant i styrelsen (suppleant)
Sedan: 2016
Utnämnd av: Akademikerna
Född: 1969
Anställd av Volvo Cars: 1994

Övriga uppdrag:
—



Björn Ohlsson

Arbetstagarrepresentant i styrelsen (suppleant)
Sedan: 2009
Utnämnd av: IF Metall
Född: 1963
Anställd av Volvo Cars: 1981

Övriga uppdrag:
—

Styrelse

20200707167693

STYRELSE VOLVO CAR AB (PUBL.)
Volvo Car AB (publ.) är moderbolag för Volvo Car Group.



Li Shufu

Styrelseordförande
Sedan: Augusti 2010
Född: 1963
Utbildning: Civilingenjör, maskinteknik; kandidatexamen, tekniskstyrning

Övriga uppdrag:
Grundare och styrelseordförande, Zhejiang Geely Holding Group; styrelseordförande, Geely Sweden Holdings AB; styrelseledamot i andra bolag inom Zhejiang Geely Holding Group

Tidigare befattningar:
Grundare, Geely Holding Group

Lone Fønss Schrøder

Vice styrelseordförande
Sedan: Mars 2018
(Styrelseledamot sedan augusti 2010)
Född: 1960
Utbildning: Jur.mag., ekon.mag.

Övriga uppdrag:
Styrelseordförande, CashWorks AG; vice styrelseordförande och ordförande i revisionskommittén, Akastor ASA; styrelseledamot och ordförande i revisionskommittén, Kvaerner ASA; styrelseledamot och ledamot i revisionskommittén INGKA Holding BV; styrelseledamot och ledamot i hållbarhetskommittén, CSL Group Inc.; styrelseledamot, Geely Sweden Holdings AB

Tidigare befattningar:
Styrelseordförande, Nustay A/S; ledande befattningar i A.P. Møller-Mærsk A/S; VD och koncernchef, Wallenius Lines och Concordium; befattningar i Aker ASA, Handelsbanken, Saxo Bank och CashWorks

Håkan Samuelsson

Styrelseledamot
VD och Koncernchef
Sedan: Augusti 2010
(VD och Koncernchef sedan oktober 2012)
Född: 1951
Utbildning: Civilingenjör, maskinteknik

Övriga uppdrag:
Styrelseordförande, Polestar Automotive (Shanghai) Co. Ltd.; styrelseledamot, Teknikföretagen, Lynk & Co Investment Co. Ltd., Lynk & Co Europe AB och Volvo Trademark Holding AB

Tidigare befattningar:
Ordförande i koncernledningen och VD, MAN AB; ledande teknikrelaterade befattningar i Scania Group

Li Donghui

Styrelseledamot
Sedan: April 2011
Född: 1970
Utbildning: MBA; civilingenjör i maskinteknik

Övriga uppdrag:
Styrelseordförande, Lotus Advance Technologies, Sdn. Bhd., Group Lotus Plc, och Saxo Bank; vice styrelseordförande, Geely Automobile Holdings Ltd.; styrelseledamot, Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

Tidigare befattningar:
Styrelseledamot, Proton Holdings Berhad; vice VD och CFO, Geely Holding Group; styrelseledamot i vissa dotterföretag till Geely Automobile Holdings Ltd. och Geely Holdings Group Ltd.; oberoende styrelseledamot, China CYTS Tours Holding Co. Ltd. och YTO Express (International) Holdings Ltd.; CFO och vice VD, Liugong Machinery; VD, Geely Automobile Holdings Ltd.; VD och andra ledande befattningar, Cummins; CFO och andra ledande befattningar, BMW Brilliance Automotive; ledande befattningar i ASIMCO Braking System och Danfoss Tianji

Winfried Vahland

Styrelseledamot
Sedan: Mars 2019
Född: 1957
Utbildning: Fil.dr., maskinteknik; ekon.dr.; civilingenjör, maskinteknik; MBA

Övriga uppdrag:
Styrelseordförande, Eidor Corporation S.p.A.; hedersordförande, EuroCar AG; styrelseledamot, Proton Holdings Berhad; styrelseledamot och ledamot i personalkommittén och valberedningen, Vibracoustic AG

Tidigare befattningar:
Ordförande i koncernledningen, Skoda Auto; VD och koncernchef, Volkswagen Group China; global vice VD, Volkswagen Group

som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31 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.

Göteborg den 26 mars 2020
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

Deloitte.

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Volvo Car AB (publ)
organisationsnummer 556810-8988

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ) för räkenskapsåret 2019-01-01 - 2019-12-31 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 68 - 72. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 61 - 127 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 2019 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 2019 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 68 - 72. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

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.

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

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för den andra informationen. Den andra informationen består av sidorna 1 - 60 och 128 - 147 i detta dokument men innefattar inte årsredovisningen, koncernredovisningen och vår revisionsberättelse avseende dessa.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS såsom 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.

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

Förslag till disposition av fritt eget kapital

Moderbolaget

Till årsstämmans förfogande

Överkursfond	SEK	11 497 129 841
Balanserade vinstmedel	SEK	6 [illegible]
Årets vinst	SEK	11 231 161 971
Till årsstämmans förfogande	SEK	16 826 717 821

Styrelsen föreslår följande fördelning av tillgängliga medel

Till aktieägarna utdelas 30,74 kronor per aktie	SEK	35 006 638
Till aktieägarna utdelas 7,90 kronor per aktie	SEK	145 800 000
I ny räkning balförs	SEK	16 646 711 053
Summa	SEK	16 826 717 821

Med anledning av att styrelsen föreslår att årsstämman den 26 mars 2020 beslutar om utdelning med 30,74 kronor per preferensaktie och 7,90 kronor per stamaktie för styrelsen härmed avge följande yttrande enligt 18 kap 4§ aktiebolagslagen. Styrelsen finner att full täckning för det föreslagna beloppet för fritt eget kapital efter föreslagen utdelning. Styrelsen finner även att den föreslagna utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav på storlek på eget kapital som anges i 17 kap 3§ andra och tredje stycket i aktiebolagslagen. Enligt styrelsens bedömning kommer bolagets och koncernens egna kapital efter föreslagen utdelning att vara tillräckligt stort med hänsyn till verksamhetens art, omfattning och risker. Årsstämmans förslag till utdelning är därför försvarligt.

Styrelsen anser vidare att förslaget är förenligt med försiktighetsregeln i 17 kap 3§ aktiebolagslagen. Detta innebär att styrelsen vid sin bedömning av vilka belopp som är lämpliga att föreslå som utdelning har beaktat de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Styrelsen har vidare beaktat vikten av att bolaget och koncernen har en god förmåga att investera och därigenom bidra till tillväxt och att bolaget och koncernen har en god förmåga att fullgöra sina förpliktelser på kort och lång sikt. Styrelsen har vidare beaktat vikten av att bolaget och koncernen har en god förmåga att klara oförutsedda händelser och en vikande konjunktur. Styrelsen har vidare beaktat vikten av att bolaget och koncernen har en god förmåga att klara oförutsedda händelser och en vikande konjunktur. Styrelsen har vidare beaktat vikten av att bolaget och koncernen har en god förmåga att klara oförutsedda händelser och en vikande konjunktur.

Göteborg, 26 mars, 2020

Håkan Samuelsson
Verkställande direktör

Lone Fønss Schroder
Vice Styrelseordförande

Daniel Li
Styrelseledamot

Kingsley Ling-Chang
Styrelseledamot

Winfried Vahland
Styrelseledamot

Betsy Atkins
Styrelseledamot

Jörgen Olsson
Arbetstagarrepresentant

Gunnar Bergvall
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats den 26 mars 2020
Deloitte AB

Jan Nilsson
Auktoriserad revisor

20200707657685

	Säte	Innehav i %		Resultat hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande		Summa innehav utan bestämmande inflytande	
Juridisk person		**31 dec 2019**	31 dec 2018	**31 dec 2019**	31 dec 2018	**31 dec 2019**	31 dec 2018
Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd.[5]	Kina	50	50	2 318	2 829	8 218	7 085
Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd.[5]	Kina	50	50	142	104	1 214	1 045
Shanghai Volvo Car Research and Development Co., Ltd. [5]	Kina	50	50	–1	1	108	106
Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd. [5]	Kina	—	—	—	–11	—	—
Bra Bil Sverige AB	Sverige	50	50	29	18	186	142
Summa innehav utan bestämmande inflytande				**2 488**	**2 941**	**9 726**	**8 378**

5) 50 procent innehas av Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, vilket är toppmoderbolaget för koncernen.

NOT 9 – EGET KAPITAL

2016 genomfördes en riktad nyemission av 500 000 preferensaktier, varmed 5 000 Mkr (reducerat med transaktionskostnader) ökade det egna kapitalet i Volvo Car AB (publ.). Preferensaktierna återköptes i december 2019 och ersattes med 1 138 794 nya konvertibla preferensaktier, varmed 5 011 Mkr (reducerat med transaktionskostnader) tillfördes det egna kapitalet i Volvo Car AB (publ.).

För ytterligare information, se koncernens Not 22 – Eget kapital.

NOT 10 – OBLIGATIONER

Volvo Car AB (publ.) har under 2019 givit ut två nya obligationer. En fyraårig obligation på 2 000 Mkr med en rörlig kupongränta utgavs i februari och en femårig obligation om 600 MEUR med en fast kupongränta på 2,13 procent utgavs i april.

För mer information, se koncernens Not 20 – Finansiella risker och finansiella instrument.

Verkligt värdesäkring tillämpas inte för obligationerna i moderbolaget.

Juridisk person	Säte	Innehav i %
Nord- och Sydamerika		
Volvo Car Brasil Importacao e Comercio de Veiculos Ltda	Brasilien	100
Volvo Car do Brasil Automoveis Ltda	Brasilien	100
Volvo Car Canada Ltd	Kanada	100
Volvo Car Mexico S.A. de C.V.	Mexiko	100
Volvo Car Financial Services U.S., LLC	USA	100
Volvo Car North America, LLC	USA	100
Afrika och Asien		
Volvo Cars (China) Investment C35o., Ltd.[4]	Kina	100
Volvo Cars Technology (Shanghai) Co., Ltd.	Kina	100
Volvo Auto India Pvt. Ltd	Indien	100
Volvo Car Japan Ltd	Japan	100
Volvo Car Korea Co., Ltd	Korea	100
Volvo Car Manufacturing Malaysia Sdn Bhd	Malaysia	100
Volvo Car Taiwan Ltd	Taiwan	100
Volvo Car Turkey Otomobil Ltd Sirketi	Turkiet	100
Volvo Car Singapore PTE Ltd	Singapore	100
Volvo Car South Africa Pty Ltd	Sydafrika	100

1) Refererad till som Volvo Car Corporation
2) Tidigare namn: Hertz Sverige AB
3) Fullständigt namn: Volvo Car Hellas Anonymous and Industrial company of car and spare parts imports and trade

Andelen i rösträtter motsvarar innehav i procent enligt ovan. Länderna där dotterföretagen är registrerade är också där dess huvudsakliga verksamhet bedrivs.

Betydande begränsningar

I dotterföretag i vissa länder finns legala restriktioner som begränsar koncernens möjlighet att fritt flytta kapital från dessa länder, för mer information om restriktioner hänförliga till likvida medel, se koncernens Not 21 – Kortfristiga placeringar och likvida medel.

Förändring av koncernens ägarandel i dotterföretag

Polestarkoncernen består av moderbolaget Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd lokaliserat i Kina, med dotterföretag för närvarande i Kina, Sverige, USA, Storbritannien, Nederländerna, Norge, Kanada, Belgien och Tyskland. Tidigare var Polestarkoncernen helägd av Volvo Cars genom dotterföretaget Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd med undantag för den kinesiska produktionsenheten vilken har varit samägd med företag inom Geelykoncernen men konsoliderats i koncernen. Den 12 juli, 2018 förvärvade Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd minoritetsintresset om 50 procent i den kinesiska produktionsenheten Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd. Vidare, den 28 september 2018 investerade Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd motsvarande 50 procent av det egna kapitalet i Polestarkoncernens moderbolag Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. I samband med detta tecknades även ett aktieägaravtal mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd innebärande att ägarna därefter har gemensamt bestämmande inflytande över Polestarkoncernen. Volvo Cars bedöms således ej längre ha det bestämmande inflytandet över Polestarkoncernen och konsolideras därför ej längre i koncernen. Polestarkoncernen betraktas därefter som ett joint venturebolag vilket redovisas i enlighet med kapitalandelsmetoden.

Information om koncernens icke helägda dotterföretag vilka har ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande[4]

Den 25 juni, 2015 förvärvade koncernen genom ett av sina helägda dotterföretag, Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd, ytterligare 20 procent i koncernens kinesiska joint venturebolag. I koncernens finansiella rapporter, är dessa joint venturebolag klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent eftersom koncernen har det bestämmande inflytandet över verksamheten. Samtidigt, förvärvade Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd 100 procent av aktierna i Volvo Car (Asia Pacific) Investment Holding Co., Ltd som i sin tur innehar 100 procent av aktierna i Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd och Shanghai Zhawo Auto Sales Co., Ltd.

Den 22 september, 2017 bildade Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd genom ett av sina helägda dotterföretag, Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd ett nytt joint venturebolag Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd tillsammans med Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd, 40 procent aktieinnehav, och Chengdu Zhaoyuan New Energy Vehicle Investment Co., Ltd, 10 procent aktieinnehav, vilka är dotterföretag till Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. I koncernens finansiella rapporter, har detta joint venturebolag klassificerats som dotterföretag och har således varit fullt konsoliderat med ett minoritetsintresse på 50 procent eftersom koncernen bedömts ha det bestämmande inflytandet över verksamheten. Den 12 juli, 2018 förvärvade Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd det 50 procentiga minoritetsintresset i Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd varmed minoritetsintresset upphörde.

I tabellen på nästa sida framgår finansiell information för koncernens icke helägda dotterföretag vilka har ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande.

NOT 8 – INNEHAV I DOTTERFÖRETAG

	31 dec 2019	31 dec 2018
Vid årets ingång/förvärvat anskaffningsvärde	10 267	10 267
Summa	**10 267**	**10 267**

Volvo Car ABs (publ.) innehav i dotterföretag	Organisations-nummer	Säte	Antal aktier	Innehav i %	Bokfört värde 31 dec 2019	Bokfört värde 31 dec 2018
Volvo Personvagnar AB[1]	556074-3089	Göteborg / Sverige	723 530	100	10 267	10 267

Nedan anges Volvo Personvagnar ABs direktägda dotterföretag vid utgången av räkenskapsåret.

Juridisk person	Organisationnummer	Säte	Innehav i %
Sverige			
Automotive Components Floby AB	556981-8874	Falköping / Sverige	100
Care by Volvo Car AB	556746-9407	Göteborg / Sverige	100
Fastighetsbolag Sörred 8:9 AB	559176-3890	Göteborg / Sverige	100
PSINV AB	559140-6409	Göteborg / Sverige	79
VCG Investment Management AB	556955-7118	Göteborg / Sverige	100
Volvo Bil I Göteborg AB	556056-6266	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Australia Holding AB	556152-2680	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Försäkrings AB	556877-5778	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Investment and Borrowing AB	556130-4246	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car NSC Holding AB	556754-8283	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Overseas Corporation AB	556223-0440	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car PHEV Holding AB	556785-9375	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 1 AB	556205-7298	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 3 AB	559176-3908	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 4 AB	559140-6417	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 5 AB	559140-6425	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 7 AB	559228-9341	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 8 AB	559228-9358	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services 9 AB	559228-9366	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Services Sweden AB[2]	556601-7843	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Sverige AB	556034-3484	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Technology Fund AB	556877-5760	Göteborg / Sverige	100
Volvo Personvagnar Norden AB	556413-4848	Göteborg / Sverige	100
Volvo Car Mobility AB	556955-6441	Stockholm / Sverige	100
Volvo Car Center Uddevalla AB	556651-0193	Uddevalla / Sverige	100
Volvo Car Uddevalla AB	556232-0142	Uddevalla / Sverige	100
Europa			
Volvo Car Austria GmbH		Österrike	100
Volvo Car Czech Republic s.r.o.		Tjeckien	100
Volvo Car Denmark A/S		Danmark	100
Volvo Car Finland Oy Ab		Finland	100
Volvo Car France SAS		Frankrike	100
Volvo Car Germany GmbH		Tyskland	100
Volvo Car Hellas Anonymous[3]		Grekland	100
Volvo Car Hungary Trading and Service Ltd		Ungern	100
Volvo Car Gallery Ltd		Ungern	100
Volvo Car Ireland Ltd		Irland	100
Volvo Car Italia S.p.A.		Italien	100
Volvo Car Nederland B.V.		Nederländerna	100
SNEBE Holding B.V.		Nederländerna	100
SNITA Holding B.V.		Nederländerna	100
SWENE Holding B.V.		Nederländerna	100
Volvo Car Norway AS		Norge	100
Volvo Car Poland Sp. z.o.o.		Polen	100
Volvo Car Portugal S.A.		Portugal	100
Volvo Car Espana S.L.		Spanien	100
Volvo Car Switzerland AG		Schweiz	100
Volvo Car UK Ltd		Storbritannien	100

NOT 3 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Under året har moderbolaget haft följande transaktioner med närstående företag:

	Försäljning		Inköp	
	2019	**2018**	**2019**	**2018**
Företag inom koncernen	100%	100%	10%	6%

	Fordringar		Skulder	
	31 dec 2019	**31 dec 2018**	**31 dec 2019**	**31 dec 2018**
Företag inom koncernen	25 449	17 794	2	9 651
varav kortfristiga	*3 787*	*4 586*	*2*	*6*
Företag inom Geely Sweden Holdingskoncernen	65	*64*	—	—
varav kortfristiga	65	64	—	—

Samtliga affärshändelser mellan moderföretaget och närstående företag sker inom den normala affärsverksamheten och bedrivs på marknadsmässiga grunder. Under 2019 har Volvo Car AB (publ.) erhållit koncernbidrag om 15 (—) Mkr från dotterbolag och erhöll koncernbidrag om — (64) Mkr från moderbolaget, Geely Sweden Holdings AB. Volvo Car AB (publ.) har under året erhållit utdelning om 11 280 (—) Mkr från sitt dotterbolag, Volvo Personvagnar AB. Volvo Car AB (publ.) har i sin tur lämnat utdelning om 1 387 (—) Mkr till moderbolaget Geely Sweden Holdings AB och 125 (63) Mkr till preferensaktieägare. Volvo Car AB (publ.) har inte haft några transaktioner med styrelseledamöter eller ledande befattningshavare utöver arvode för utförda tjänster samt aktierelaterade ersättningsprogram. För mer information, se koncernens Not 8 - Medelantal anställda, löner och ersättningar.

NOT 4 – ERSÄTTNING TILL REVISORER

Tkr	**2019**	**2018**
Deloitte		
Revisionsuppdrag	–155	–103
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	–436	–14 246
Övriga tjänster	—	–9 429
Summa	**–591**	**–23 778**

Med **revisionsuppdrag** avses granskning av årsredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionen omfattar även rådgivning och biträde som föranleds av de iakttagelser som gjorts i samband med revisionsuppdraget.

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag innebär andra uppdrag för att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, inklusive rådgivning avseende rapporteringskrav och intern kontroll.

Övriga tjänster är andra uppdrag.

NOT 5 – ERSÄTTNING TILL STYRELSEN

Information om ersättning till styrelseledamöterna fördelat på kön anges i koncernens Not 8 – Medelantal anställda, löner och ersättningar.

NOT 6 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2019	**2018**
Finansiella intäkter		
Koncernbidrag från dotterföretag	15	—
Ränteintäkter från dotterföretag	523	345
Övriga finansiella intäkter	17	—
Summa	**555**	**345**
Finansiella kostnader		
Räntekostnader till dotterföretag	–53	–44
Räntekostnader	–511	–505
Övriga finansiella kostnader	–35	–221
Summa	**–599**	**–770**

NOT 7 – SKATTER

Inkomstskatt redovisad i resultaträkningen	**2019**	**2018**
Uppskjuten skatt	14	–80
Summa	**14**	**–80**
Information avseende innevarande års skattekostnad jämfört med skattekostnader baserade på den tillämpliga svenska skattesatsen.		
Årets resultat före skatt	11 217	–437
Skatt enligt gällande svensk skattesats, 21,4% (22%)	–2 400	96
Ej avdragsgilla kostnader	–7	–21
Ej skattepliktiga utdelningar	2 414	—
Ej skattepliktiga intäkter	3	—
Skatteeffekt av avdragsgilla kostnader redovisade över eget kapital	5	—
Omvärdering av uppskjuten skatt på grund av ändrad skattesats	–1	–141
Skatteeffekt av erhållna koncernbidrag redovisade över eget kapital	—	–14
Summa	**14**	**–80**

Totala uppskjutna skattefordringar uppgår till 2 082 (2 068) Mkr och merparten avser förlustavdrag. Uppskjutna skattefordringar redovisas endast i den mån det finns beskattningsbara temporära skillnader eller andra faktorer som övertygande talar för att tillräckliga beskattningsbara överskott kommer att finnas. Uppskjuten skattefordran avser huvudsakligen underskottsavdrag med obegränsad nyttjandetid. Skatteeffekt från koncernbidrag som redovisas direkt över eget kapital uppgår till — (–14) Mkr.

Noter till moderbolagets finansiella rapporter

Alla belopp anges i Mkr om inget annat anges.
Belopp inom parentes avser föregående år.

NOT 1 – VÄSENTLIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

Grunderna för upprättande av redovisningen
Årsredovisningen för moderbolaget är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554) och RFR 2, Redovisning för juridiska personer. Enligt RFR 2 skall moderbolaget tillämpa alla International Financial Reporting Standards (IFRS), antagna av EU, så långt det är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagens regelverk. De ändringar i RFR 2 som gäller för det räkenskapsår som börjar den 1 januari 2019, har inte haft någon väsentlig påverkan på moderbolagets finansiella rapporter.

Redovisningsprinciper som Volvo Cars-koncernen bedömt som väsentliga återfinns i de noter i koncernen som de berör. De huvudsakliga skillnaderna mellan redovisningsprinciperna som tillämpas av koncernen och moderbolaget beskrivs nedan.

Aktier och andelar i koncernföretag
Aktier och andelar i koncernföretag redovisas i moderbolaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen. Utdelningar redovisas i resultaträkningen. Samtliga aktieinnehav är rörelsebetingade och resultatet från dessa redovisas inom rörelseresultatet.

Transaktionskostnader hänförliga till förvärv av aktier och andelar i koncernföretag kapitaliseras som en del av det bokförda värdet i innehavet.

Lämnade koncernbidrag till dotterföretag redovisas som en ökning av andelsvärdet av dessa dotterföretag. I samband med detta sker en granskning för att bedöma om det föreligger risk för nedskrivning av andelsvärdet. Skatteeffekten på koncernbidraget redovisas i resultaträkningen. Lämnade koncernbidrag till moderföretag redovisas inom eget kapital, tillsammans med skatteeffekten. Erhållna koncernbidrag från dotterbolag redovisas som en finansiell intäkt. Skatteeffekten på dessa erhållna koncernbidrag från dotterföretag redovisas i resultaträkningen. Erhållna koncernbidrag från moderföretag redovisas i eget kapital, tillsammans med skatteeffekten.

Lämnade aktieägartillskott redovisas som en ökning av andelsvärdet av innehav i dotterföretag, och åtföljs av en nedskrivningsprövning av andelsvärdet.

Inkomstskatter
På grund av sambandet mellan redovisning och beskattning inkluderas uppskjuten skatteskuld på obeskattade reserver i de obeskattade reserverna i moderbolaget.

Eget kapital
I enlighet med Årsredovisningslagen delas eget kapital upp mellan bundet och fritt eget kapital.

NOT 2 – VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Upprättandet av finansiella rapporter i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554) och RFR 2 kräver att företagets högsta ledning och styrelse gör uppskattningar och bedömningar samt att de gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade tillgångarna, skulderna, intäkterna och kostnaderna. Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål som tillämpas av koncernen beskrivs i anslutning till den not det berör. Inga av dessa viktiga uppskattningar och bedömningar är tillämpliga på moderföretaget. Aktier och andelar i koncernföretag redovisas i företaget till anskaffningsvärde och prövning av nedskrivningsbehov sker årligen.

Förändringar i eget kapital – Moderbolaget

	Bundet eget kapital	Fritt eget kapital			
Mkr	Aktiekapital[1]	Överkursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Balanserade vinstmedel	Summa
Ingående eget kapital 1 januari 2018	**51**	**11 405**	**–3 564**	**–461**	**7 431**
Årets resultat	—	—	—	**–517**	**–517**
Transaktioner med ägare					
Erhållet koncernbidrag	—	—	64	—	**64**
Utdelning till aktieägare	—	—	—	–63	**–63**
Utgående eget kapital 31 december 2018	**51**	**11 405**	**–3 500**	**–1 041**	**6 915**
Årets resultat	—	—	—	**11 231**	**11 231**
Transaktioner med ägare					
Nyemission av preferensaktier	1	4 988	—	—	**4 989**
Inlösen av preferensaktier	–1	–4 896	—	–848	**–5 745**
Utdelning till aktieägare	—	—	—	–1 512	**–1 512**
Utgående eget kapital 31 december 2019	**51**	**11 497**	**–3 500**	**7 830**	**15 878**

1) Aktiekapitalet uppgår till 51 138 794 (50 500 000) kr.

Kassaflödesanalys – Moderbolaget

Mkr	Not	2019	2018
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Rörelseresultat		–19	–12
Erhållna räntor		428	—
Erlagda räntor		–492	–60
Övrigt		–14	–224
		–97	**–296**
Förändringar av rörelsekapital			
Förändring av kortfristiga fordringar till koncernföretag	3	905	307
Förändring av kortfristiga fordringar		–	–57
Förändring av kortfristiga skulder till koncernföretag	3	–4	6
Förändring av kortfristiga skulder		–190	103
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		**711**	**359**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**614**	**63**
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**—**	**—**
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten		**614**	**63**
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Erhållna medel från obligationslån	10	8 221	—
Förändring av långfristiga fordringar till koncernföretag	10	–8 221	—
Amortering av långfristiga skulder till koncernföretag	3	–9 645	—
Erhållen utdelning från dotterbolag	3	11 280	—
Lämnad utdelning till aktieägare	3	–1 512	–63
Erhållna medel från nyemission av preferensaktier	9	5 011	—
Inlösen av preferensaktier	9	–5 745	—
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–611**	**–63**
Årets kassaflöde		**3**	**—**
Likvida medel vid årets början		**—**	**—**
Likvida medel vid årets slut		**3**	**—**

20200707175708

Resultaträkning och övrigt totalresultat – Moderbolaget

Mkr	Not	2019	2018
Administrationskostnader	3, 4, 5	–19	–12
Rörelseresultat		**–19**	**–12**
Resultat från andelar i koncernföretag	3	11 280	—
Finansiella intäkter	3, 6	555	345
Finansiella kostnader	3, 4, 6	–599	–770
Resultat före skatt		**11 217**	**–437**
Inkomstskatt	7	14	–80
Årets resultat		**11 231**	**–517**

Övrigt totalresultat och årets resultat överensstämmer då det inte finns några poster i övrigt totalresultat

Balansräkning – Moderbolaget

Mkr	Not	31 dec 2019	31 dec 2018
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Innehav i dotterföretag	8	10 267	10 267
Uppskjutna skattefordringar	7	2 082	2 068
Fordringar hos koncernföretag	3	21 662	13 208
Summa anläggningstillgångar		**34 011**	**25 543**
Omsättningstillgångar			
Fordringar hos koncernföretag	3	3 852	4 650
Övriga kortfristiga fordringar		35	59
Likvida medel		3	—
Summa omsättningstillgångar		**3 890**	**4 709**
SUMMA TILLGÅNGAR		**37 901**	**30 252**
EGET KAPITAL & SKULDER			
Eget kapital	9		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital (51 138 794 aktier med ett kvotvärde om 1 krona)		51	51
		51	**51**
Fritt eget kapital			
Överkursfond		11 497	11 405
Balanserade vinstmedel		–6 901	–4 024
Årets resultat		11 231	–517
		15 827	**6 864**
Summa eget kapital		**15 878**	**6 915**
Långfristiga skulder			
Obligationslån	10	21 638	13 208
Skulder till koncernföretag	3	—	9 645
Övriga långfristiga skulder		122	312
Summa långfristiga skulder		**21 760**	**23 165**
Kortfristiga skulder			
Skulder till koncernföretag	3	2	6
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		261	166
Summa kortfristiga skulder		**263**	**172**
SUMMA EGET KAPITAL & SKULDER		**37 901**	**30 252**

Nyckeltalsdefinitioner

De nyckeltal som beskrivs i årsredovisningen är de som anses ge läsaren den mest rättvisande och relevanta bilden av Volvo Cars koncernens finansiella resultat.

Bruttomarginal
Bruttomarginal är bruttoresultatet som procent av omsättningen. Nyckeltalet visar på vinsten som koncernen behåller efter de direkta kostnaderna dragits bort.

Rörelseresultat (EBIT)
Resultat före finansiella poster och skatt. Rörelseresultatet visar på resultatet som Volvo Cars genererar från sin huvudverksamhet.

EBIT-marginal
Rörelseresultatet som procent av omsättningen. Måttet visar på Volvo Cars operativa effektivitet.

EBITDA
Ressultat före räntor, skatt samt av- och nedskrivningar, och är ett ytterligare mått på Volvo Cars operativa effektivitet. Nyckeltalet visar på resultatet som Volvo Cars genererar från sin verksamhet, utan effekt från tidigare perioders kapitaliseringsnivåer.

EBITDA-marginal
EBITDA-marginalen är EBITDA som procent av omsättningen.

Soliditet
Totalt eget kapital dividerat med totala tillgångar. Nyckeltalet visar på Volvo Cars långsiktiga betalningsförmåga och hur stor del av tillgångarna som är finansierade med eget kapital.

Nettokassa
Nettokassan är en indikator på Volvo Cars förmåga att uppfylla sina finansiella åtaganden. Den utgörs av skulder till kreditinstitut, obligationer och andra långfristiga räntebärande skulder.

Likviditet
Likviditet består av likvida medel, kortfristiga placeringar och outnyttjade kreditfaciliteter.

Omsättning
Omsättning är försäljningspriset för varor eller tjänster, med avdrag för rabatter och vissa rörliga marknadsföringskostnader.

SAMMANSTÄLLNING AV VOLVO CARS NYCKELTAL

Bruttomarginal	2019	2018
Bruttoresultat i % av omsättningen	**19,0**	**19,5**

EBIT-marginal	2019	2018
Rörelseresultat (EBIT) i % av omsättningen	**5,2**	**5,6**

EBITDA/EBITDA-marginal	2019	2018
Rörelseresultat	14 303	14 185
Avskrivning och nedskrivning av anläggningstillgångar	15 548	13 213
EBITDA	**29 851**	**27 398**
EBITDA in % av omsättningen	**10,9**	**10,8**

Soliditet	31 dec 2019	31 dec 2018
Totalt eget kapital	63 648	61 251
Totala tillgångar	241 564	211 234
Eget kapital i % av totala tillgångar	**26,3**	**29,0**

Nettokassa	31 dec 2019	31 dec 2018
Likvida medel	51 997	40 170
Kortfristiga placeringar	3 518	1 577
Skulder till kreditinsitut (långfristiga)	–4 489	–8 273
Obligationslån[1]	–21 623	–13 186
Övriga räntebärande långfristiga skulder	–84	–84
Skulder till kreditinsitut (kortfristiga)	–4 105	–2 175
Nettokassa[2]	**25 214**	**18 029**

1) Obligationslånen presenteras ovan till upplupet anskaffningsvärde. Koncernen säkrar obligationen på 500 MEUR, utfärdad i maj 2016, genom att använda ränteswappar. Obligationslånet med fasta räntebetalningar har konverterats till rörlig ränta. En del av obligationslånet är värderat till verkligt värde via resultaträkningen uppgående till 20 (14) Mkr och resterande del värderas till upplupet anskaffningsvärde.
2) Beräkningen av Nettokassa inkluderar inte finansiella skulder hänförliga till den nya leasingstandarden IFRS16, till ett värde av –6 065 Mkr.

Likviditet	31 dec 2019	31 dec 2018
Likvida medel	51 997	40 170
Kortfristiga placeringar	3 518	1 577
Outnyttjade kreditfaciliteter	13 593	13 328
Likviditet	**69 108**	**55 075**

NOT 31 – RÖRELSEFÖRVÄRV

Alla rörelseförvärv redovisas enligt förvärvsmetoden. När en rörelse förvärvas så fastställs det verkliga värdet på de förvärvade tillgångarna och skulderna. När förvärvspriset överstiger det verkliga värdet på de förvärvade identifierbara nettotillgångarna redovisas mellanskillnaden som goodwill. Om förvärvsvärdet däremot understiger det slutligt fastställda verkliga värdet på nettotillgångarna anses förvärvet vara ett "förvärv till lågt pris" och då redovisas mellanskillnaden direkt i resultaträkningen. Vid stegvisa förvärv uppstår ett rörelseförvärv vid den tidpunkt då koncernen erhållit kontroll över det förvärvade objektet. Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande redovisas som en ägartransaktion inom eget kapital så länge som kontroll alltjämt föreligger över dotterföretaget.

Förvärvsrelaterade kostnader direkt hänförliga till förvärvet redovisas i resultaträkningen. Förvärvade företag konsolideras från och med tidpunkten för förvärvet. Företag som har avyttrats konsolideras fram till och med tidpunkten då avyttring sker.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Ett område för bedömning rör rörelseförvärv som sker under gemensamt bestämmande inflytande (så kallade common control transaktioner), innebärande att förvärvande bolag och förvärvat bolag har samma slutliga moderföretag. Dessa transaktioner regleras inte i IFRS och därför tillämpar koncernen den redovisningsprincip som bedöms vara mest lämpad för att återspegla den underliggande transaktionen. Koncernen har valt att tillämpa så kallad "predecessor accounting," innebärande att koncernen redovisar sådana förvärv som om de alltid har tillhört koncernen. Förvärvande bolag övertar förvärvat bolags bokförda värden för tillgångar och skulder. De bokförda värdena är de konsoliderade värdena från den högsta koncernens finansiella rapporter där gemensamt bestämmande inflytande föreligger och där koncernredovisning upprättas. Vid tillämpande av "predecessor accounting" har koncernen valt att inkludera förvärvande bolag under gemensamt bestämmande inflytande under hela perioden och inte enbart från förvärvsdagen, även jämförelseåret inkluderas. Koncernredovisningen återspeglar således båda enheternas helårsresultat, även om förvärvet har genomförts under året. På motsvarande sätt återspeglas föregående års resultat, även om förvärvet inte skedde förrän under innevarande år. Effekten i öppningsbalansen för jämförelseåret redovisas direkt över eget kapital.

Under år 2018 avkonsoliderade Volvo Cars Polestarkoncernen, dvs Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och dess helägda dotterbolag. Enligt redovisningsprinciperna exkluderas dessa bolag ur koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet upphör. Koncernens bestämmande inflytande upphörde på grund av en förändring i ägarandelarna och nya avtalsmässiga förhållanden mellan ägarna. Bestämmande inflytande över Polestarkoncernen upphörde till följd av att Geelykoncernen investerade 50 procent av det egna kapitalet i Polestarkoncernens moderbolag Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd, kombinerat med ett aktieägaravtal innebärande gemensamt bestämmande inflytande. I koncernens balansräkning har samtliga tillgångar och skulder hänförliga till Polestarkoncernen exkluderats och istället ersatts av en investering i ett joint venture bolag och redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Investeringen som kvarstår i koncernen som avser Polestar har värderats till verkligt värde vid det datum då koncernens bestämmande inflytande upphörde. Skillnaden mellan verkligt värde på koncernens investering i joint venture bolaget och tidigare bokfört värde på tillgångar och skulder hänförliga till Polestarkoncernen redovisades i eget kapital som en transaktion med ägaren, eftersom det var en transaktion under gemensamt bestämmande inflytande. Det verkliga värdet vid det datum då koncernens bestämmande inflytande upphörde sågs som anskaffningsvärdet för investeringen i joint venture bolaget.

Under åren 2018 och 2019, i tillägg till den ursprungliga joint venture investeringen, lämnade Geely aktieägartillskott till Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. Detta återspeglades i koncernens investering i joint venturebolaget via eget kapital till den ägda andelen om 50 procent.

Fastställande av preliminär förvärvsanalys

En förvärvsanalys är preliminär till dess att den fastställs, vilket ska ske inom 12 månader efter förvärvet.

Tidigare preliminärt redovisad förvärvsanalys för Fastighetsbolag 8:9 AB och Volvo Car Real Estate and Assets 3 AB har fastställts under 2019.

NOT 32 – RÖRELSESEGMENT

Rörelsesegment definieras som en del av koncernen för vilken fristående finansiell information finns tillgänglig och som utvärderas regelbundet av den högste verkställande beslutsfattaren, eller beslutsfattande grupp.

Verksamheten omfattar samtliga aktiviteter som har samband med utveckling, konstruktion, tillverkning, montering och försäljning av fordon, samt försäljning av reservdelar och tillbehör från vilka koncernen erhåller sina intäkter. Koncernen leds av den verkställande ledningsgruppen (EMT) innehållande 12 medlemmar vilken leds av VD och övervakas av styrelsen. EMT fattar alla väsentliga operativa beslut och medlemmarna i EMT har ansvaret för genomförandet av besluten inom sina respektive områden. Det operativa beslutsfattandet sker på EMT nivå som en helhet och EMT definieras därför som det högsta verkställande beslutande organet. Samtliga materiella beslut avseende fördelning av resurser liksom bedömning av prestation sker uteslutande på gruppnivå.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Regionerna utgör inte rapporterbara segment. Det huvudsakliga syftet med regionstrukturen är att tydliggöra ansvaret för regionerna från ett försäljningsperspektiv, med ett ökat fokus på försäljning och mer direkt involvering från koncernens ledningsgrupp. Alla väsentliga beslut avseende allokering av resurser samt uppföljning av verksamheten baseras på koncernen som helhet. Fördelningen av resurser görs inte till regioner, utan snarare direkt till enskilda marknader. Av den anledningen bedöms koncernen utgöras av enbart ett segment, varför ingen segmentsrapportering avges.

För ytterligare information om den geografiska fördelningen av intäkterna, se Not 2 – Intäkter. Den geografiska fördelningen av anläggningstillgångar beskrivs nedan:

	Sverige	Kina	Övriga världen
31 dec 2019			
Anläggningstillgångar	65%	15%	20%
31 dec 2018			
Anläggningstillgångar	66%	15%	19%

NOT 30 – KASSAFLÖDESANALYS

Justeringar för poster som inte påverkar kassaflödet avser:	2019	2018
Realisationsvinster/förluster vid försäljning av anläggningstillgångar	388	772
Resultat från andelar i joint ventures och intressebolag	168	–67
Räntepåverkan från beräkning av återköps-åtaganden	–187	–185
Avsättning för incitamentsprogram	1 035	334
Avsättning för återköpsåtaganden	–23	–110
Upplupna intäkter	–3 011	–2 566
Nedskrivning av lager	171	92
Elimination av internvinst[1]	891	1 252
Effekt från avkonsolidering Polestarkoncernen	—	280
IFRS 16 justeringar	–1 354	—
Övrigt	–493	266
Summa	**–2 415**	**68**

1) Omklassificering av Forsknings- och utvecklingskostnader (hänförliga till avskrivning av immateriella anläggningstillgångar sålda till Polestar) till Kostnad för sålda varor uppgick till 1 195 Mkr för helåret 2018.

		Kassaflöden	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
Förändring av nettokassa	**1 jan 2018**		Omklassificeringar	Valutakurs-förändringar	Marknads-värde förändring	Övriga icke-kassaflödes-påverkande förändringar	**31 dec 2018**
Likvida medel	35 402	3 962	—	806	—	—	40 170
Kortfristiga placeringar	3 992	–2 558	—	144	–1	—	1 577
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–6 622	–2 706	1 559	–412	—	–92	–8 273
Obligationslån[2]	–12 749	—	—	–413	–28	4	–13 186
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–84	—	—	—	—	—	–84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–7 426	6 940	–1 559	–112	—	–18	–2 175
Nettokassa	**12 513**	**5 638**	**—**	**13**	**–29**	**–106**	**18 029**

Förändring av nettokassa	**1 jan 2019**						**31 dec 2019**
Likvida medel	40 170	10 742	—	1 085	—	—	51 997
Kortfristiga placeringar	1 577	1 985	—	–47	3	—	3 518
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	–8 273	497	3 562	–299	—	25	–4 489
Obligationslån[2]	–13 186	–8 221	—	–211	–6	1	–21 623
Övriga långfristiga räntebärande skulder	–84	—	—	—	—	—	–84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	–2 175	1 696	–3 562	–76	—	11	–4 105
Nettokassa	**18 029**	**6 699**	**—**	**452**	**–3**	**37**	**25 214**

2) Obligationslånen presenteras ovan till upplupet anskaffningsvärde. Koncernen säkrar obligationen på 500 MEUR, utfärdad i maj 2016, genom att använda ränteswappar. Obligationslånet med fasta räntebetalningar har konverterats till rörlig ränta. En del av obligationslånet är värderat till verkligt värde via resultaträkningen uppgående till 20 (14) Mkr och resterande del värderas till upplupet anskaffningsvärde.

NOT 26 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA SKULDER

	31 dec 2019	31 dec 2018
Skulder hänförliga till återköpsavtal	977	1 307
Derivatskulder	2 455	1 610
Innehav i joint venturebolag[1]	210	103
Övriga skulder	1 271	1 589
Summa	**4 913**	**4 609**

1) För mer information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.

NOT 27 – ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER

	31 dec 2019	31 dec 2018
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	10 233	10 091
Skulder hänförliga till återköpsavtal	10 552	7 869
Upplupen lön och sociala avgifter	5 643	5 026
Mervärdesskatteskulder	2 590	2 790
Derivatskulder	3 454	1 841
Övriga skulder	3 073	3 898
Summa	**35 545**	**31 515**

NOT 28 – STÄLLDA SÄKERHETER

	31 dec 2019	31 dec 2018
Spärrade bankmedel	330	340
Varulager	374	311
Fastighetsinteckningar	168	161
Företagsinteckningar	205	154
Övriga ställda säkerheter	679	666
Summa	**1 756**	**1 632**

NOT 29 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

När en förpliktelse inte uppfyller kriterierna för att redovisas som en skuld eller avsättning kan det vara aktuellt att redovisa en eventualförpliktelse samt att lämna upplysningar om denna. Dessa förpliktelser härrör från inträffade händelser och deras förekomst kan komma att bekräftas av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom koncernens kontroll, inträffar eller uteblir. Eventualförpliktelserna inkluderar även befintliga förpliktelser där ett utflöde av resurser inte är sannolikt (mindre än 50 procent) eller en tillräckligt tillförlitlig uppskattning av beloppet inte kan göras.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Rättsliga processer

Företag inom koncernen kan från tid till annan involveras i rättsliga processer. Sådana processer kan omfatta en rad olika ärenden, vilka pågår inom olika jurisdiktioner. Detta inkluderar, men är inte begränsat till, affärsrelaterade tvister såsom påstådda kontraktsbrott, påstådd bristfällig leverans av varor eller tjänster, produktansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter. De ärenden som framställts mot koncernen är ofta komplexa till sin natur och ofta rättsligt komplicerade. Det är därför svårt att förutse det slutgiltiga utfallet av dessa ärenden. Koncernen har ett nära samarbete med juridiska ombud och andra experter i samtliga jurisdiktioner vad gäller olika sakfrågor. En avsättning redovisas när det är fastställt att en ogynnsam utgång är mer sannolik än inte och en tillförlitlig uppskattning av kostnaden kan göras. I de fall dessa kriterier inte är uppfyllda redovisas en eventualförpliktelse.

Skatteprocesser

I likhet med andra globala företag förekommer det från tid till annan att koncernen är involverad i skatteprocesser av varierande omfattning och i olika stadier. Skatteprocesserna utvärderas löpande och avsättningar görs när det är sannolikt att ytterligare skatt måste betalas och en tillförlitlig uppskattning av kostnaden kan göras. I de fall det inte är sannolikt att ytterligare skatt måste betalas, redovisas en eventualförpliktelse såvida inte sannolikheten är ytterst liten.

	31 dec 2019	31 dec 2018
2% av pensionsskuld FPG	164	150
Rättstvister	48	111
Skatteanspråk[1]	423	315
Borgensåtaganden	76	33
Övriga eventualförpliktelser[2]	162	118
Summa	**873**	**727**

1) Utöver eventualförpliktelserna som relaterar till skatteanspråk förekommer det också skatterelaterade eventualtillgångar om — (33) Mkr.
2) Utöver ovan eventualförpliktelser finns förpliktelser och garantier som inte redovisas i denna not då sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
Ingående balans 1 januari 2019	**10 125**	**3 000**	**13 125**
Ökning av avsättningar	6 755	4 992	**11 747**
Under året i anspråktagen avsättning	–5 701	–3 265	**–8 966**
Återföring av outnyttjad avsättning	–50	–511	**–561**
Omräkningsdifferens och övrigt	264	39	**303**
Utgående balans 31 december 2019	**11 393**	**4 255**	**15 648**
Varav kortfristig avsättning	4 972	3 385	**8 357**
Varav långfristig avsättning	6 421	870	**7 291**

NOT 25 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA SKULDER AVSEENDE KUNDKONTRAKT

Skulder avseende kundkontrakt avser samtliga åtaganden som är direkt hänförliga till försäljningstransaktioner. Förändringar av dessa balanser redovisas i resultaträkningen och klassificeras som Omsättning alternativt föranleder en betalning till kund. Posterna inkluderar transaktioner där koncernen antingen;

- Har ett åtagande att överföra varor eller tjänster till kunden för vilka koncernen erhållit ersättning (eller om ersättning är förfallen). Detta är fallet för Förutbetalda intäkter – utökat serviceprogram, Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal (redovisade som operationell leasing) samt Förskottsbetalningar från kunder.
- Har överfört varor eller tjänster till kunden men ett åtagande kvarstår för koncernen att betala till kunden baserat på framtida försäljning.

	Försäljningsgenererade åtaganden	Förutbetalda intäkter – utökat serviceprogram	Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal	Förskottsbetalningar från kunder	Summa
Ingående balans 1 januari 2018	**11 840**	**3 370**	**1 708**	**1 252**	**18 170**
Ökning av reserv	38 161	2 547	4 674	1 311	**46 693**
Under året i anspråktagen reserv	–35 767	–2 208	–5 088	–957	**–44 020**
Omräkningsdifferenser och övrigt	489	243	120	—	**852**
Utgående balans 31 december 2018	**14 723**	**3 952**	**1 414**	**1 606**	**21 695**
Varav kortfristig skuld	14 162	1 421	973	955	17 511
Varav långfristig skuld	561	2 530	443	650	4 184
Ingående balans 1 januari 2019	**14 723**	**3 952**	**1 414**	**1 606**	**21 695**
Ökning av reserv	30 432	3 683	4 390	1 084	**39 589**
Under året i anspråktagen reserv	–27 550	–2 914	–4 797	–955	**–36 216**
Omräkningsdifferenser och övrigt	509	195	–84	—	**620**
Utgående balans 31 december 2019	**18 114**	**4 916**	**923**	**1 735**	**25 688**
Varav kortfristig skuld	17 264	1 765	737	712	20 478
Varav långfristig skuld	850	3 151	186	1 023	5 210

Försäljningsgenererade åtaganden
Försäljningsgenererade åtaganden avser samtliga variabla marknadsföringsprogram som ej effektuerats per balansdagen.

Förutbetalda intäkter – utökat serviceprogram
Koncernen erbjuder på en del marknader tjänster i form av ett utökat serviceprogram. Kunderna registrerar sig för regelbunden service, vilken betalas i förskott eller under servicekontraktets löptid. Kontrakten kan i vissa fall också vara en marknadsföringsaktivitet.

Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal
Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal redovisas som operationella leasingkontrakt, där intäkten redovisas över leasingperioden.

Förskottsbetalningar från kunder
Förskottsbetalningar från kunder avser betalningar hänförliga till kundkontrakt där Volvo Cars har erhållit ett förskott före det att kontrollen över varan eller tjänsten överförts.

Risker
Det finns huvudsakligen tre kategorier av risker som förknippas med förmånsbestämda pensionsförpliktelser och pensionstillgångar. Den första kategorin avser risker relaterade till den faktiska pensionsutbetalningens storlek. Ökad livslängd hos förmånstagarna samt inflation som påverkar löner och pensioner är de primära riskerna som påverkar den framtida utbetalningens storlek och därmed även avsättningens omfattning. Den andra kategorin avser avkastning på investeringar. Pensionsmedel är investerade i olika finansiella instrument där avkastningen är exponerad för marknadsförändringar. Svag avkastning kan reducera investeringarnas storlek och leda till att pensionsmedlen inte räcker för att täcka framtida pensionsutbetalningar. Den sista kategorin avser diskonteringsräntan som används för värderingen av pensionsåtagandet och förvaltningstillgångarna. Diskonteringsräntan som används för att beräkna nuvärdet av pensionsavsättningen kan variera och därmed påverka värderingen av den förmånsbestämda pensionsavsättningen. Diskonteringsräntan påverkar även räntekostnaden eller intäkten som redovisas bland de finansiella posterna samt även beräkningen av kostnaden för årets intjäning. Risker som livslängd, diskonteringsränta och inflation bevakas kontinuerligt.

Känslighetsanalys	Sverige	Belgien
Diskonteringsränta +0 5%	–2 082	–239
Diskonteringsränta –0 5%	2 354	270
Inflationstakt +0 5 %	2 354	156
Inflationstakt –0 5%	–2 082	–146

Vägd genomsnittlig längd på den förmånsbestämda pensionsskulden uppgår till 23,1 år för Sverige och 12 år för Belgien.

NOT 24 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA AVSÄTTNINGAR

Avsättningar
Avsättningar redovisas i balansräkningen när en legal eller informell förpliktelse föreligger och denna är ett resultat av en inträffad händelse och det bedöms som sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera skulden och slutligen att en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras.

Garantiavsättningar
Garantiavsättningar inkluderar koncernens kontraktuella åtaganden, liksom övriga åtaganden som inte täcks av gällande avtalsmässiga förpliktelser. Alla garantiavsättningar redovisas när bilar respektive reservdelar säljs. Det redovisade värdet baseras initialt på historisk statistik med beaktande av kvalitetsförbättringar, kostnader för åtgärdande av fel etc. Avsättningar för kampanjer redovisas även dessa vid försäljningstidpunkten och justeras vid behov när beslut om åtgärder för specifika kvalitetsproblem har beslutats. Avsättningarna justeras kvartalsvis för att återspegla senast tillgänglig data avseende reglerade garantiåtaganden, valutakurser, diskonteringsräntor etc. Avsättningarna reduceras med gottgörelser från leverantörer först när det är så gott som säkert att de kommer att erhållas.

Avsättningar
Det redovisade värdet utgör den bästa uppskattningen av det som kan krävas för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen. Värdet omprövas regelbundet för att återspegla ny information eller förändrade omständigheter. I de fall effekten är väsentlig värderas avsättningar till sina respektive nuvärden genom att framtida förväntade kassaflöden hänförliga till avsättningen diskonteras till en räntesats före skatt som återspeglar aktuella marknadsbedömningar av pengars tidsvärde. Diskonteringsräntan återspeglar inte sådana risker som har beaktats i de uppskattade framtida kassaflödena. Förändringar av uppskattade kassaflöden (både vad avser belopp och sannolikhet) redovisas som rörelsekostnad. Värdeförändringar som uppstår som en effekt av att utbetalningstidpunkten närmar sig samt av att tillämpad diskonteringsränta ändras för att spegla rådande aktuella marknadsvillkor klassificeras som en finansiell kostnad.

Garantiavsättningar
Redovisning och värdering av produktgarantier förknippas normalt med flera olika typer av uppskattningar. Kostnaden för produktgarantier redovisas som kostnad för sålda varor när de aktuella produkterna säljs. Redovisade garantikostnader inkluderar kontraktuella garantier, garantikampanjer (återkallelser och återköp) samt garantier utöver kontraktuella garantier eller kampanjer som policymässigt accepteras som en del av den normala verksamheten för att upprätthålla en god affärsrelation med en kund. Värdet baseras på historisk statistik och garantiperiodens längd. För samtliga former av garantier beaktas kvalitetsförbättringar baserat på historiska mönster och utveckling.

	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
Ingående balans 1 januari 2018	**8 467**	**3 007**	**11 474**
Ökning av avsättningar	6 662	4 606	**11 268**
Under året i anspråktagen avsättning	–4 702	–4 579	**–9 281**
Återföring av outnyttjad avsättning	–559	–83	**–642**
Omräkningsdifferens och övrigt	257	49	**306**
Utgående balans 31 december 2018	**10 125**	**3 000**	**13 125**
Varav kortfristig avsättning	4 706	2 230	**6 936**
Varav långfristig avsättning	5 419	770	**6 189**

Räkenskapsår som avslutas den	Summa 31 dec 2019	varav Sverige 31 dec 2019	varav Belgien 31 dec 2019	Summa 31 dec 2018	varav Sverige 31 dec 2018	varav Belgien 31 dec 2018
Förändring av förvaltningstillgångarna						
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde vid årets början	13 721	8 455	2 749	13 128	8 135	2 458
Ränteintäkter	346	211	53	446	220	153
Utbetalda ersättningar	–21	—	61	422	450	55
Omvärderingar	477	207	132	–475	–350	–20
Valutakursdifferenser	239	—	51	200	—	103
Förvaltningstillgångarna vid årets slut	**14 762**	**8 873**	**3 046**	**13 721**	**8 455**	**2 749**
Pensionskostnad						
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	670	688	–58	771	565	158
Räntekostnad	196	162	17	44	125	–97
Omvärderingar av övriga långfristiga personalersättningar	28	—	25	52	—	50
Administrativa kostnader och skatter	24	—	21	22	—	18
Summa kostnad för förmånsbestämda planer	**918**	**850**	**5**	**889**	**690**	**129**
Pensionskostnad för avgiftsbestämda planer	3 315	2 748	271	3 095	2 624	266
Summa pensionskostnad redovisad i resultaträkningen	**4 233**	**3 598**	**276**	**3 984**	**3 314**	**395**
Omvärderingar (redovisat i Övrigt totalresultat) relaterade till förmånsbestämda planer	3 780	3 105	333	1 925	1 861	73
Effekter av ändrade demografiska antaganden	13	—	—	74	—	78
Effekter av ändrade finansiella antaganden	3 617	2 756	388	455	651	–91
Erfarenhetsbaserade justeringar	625	555	76	920	861	64
Avkastning på förvaltningstillgångar (undantaget ränteintäkter)	–475	–206	–131	476	349	22
Summa kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen och Övrigt totalresultat	**4 698**	**3 955**	**338**	**2 814**	**2 551**	**202**
Avstämning förmånsbestämd pensionsavsättning (netto)						
Netto förmånsbestämd pensionsavsättning vid årets början	8 425	6 609	1 035	6 525	4 781	992
Total kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen	918	850	5	889	690	129
Omvärderingar avseende förmånsbestämda planer redovisad i övrigt totalresultat	3 780	3 105	333	1 925	1 861	73
Avgifter	–576	–292	–211	–1 000	–723	–200
Arbetsgivaren	–225	—	–180	–660	–450	–167
Utbetalda ersättningar	–331	–292	–31	–340	–273	–33
Valutakursdifferenser	36	—	19	86	—	41
Netto förmånsbestämd pensionsavsättning vid årets slut	**12 583**	**10 272**	**1 181**	**8 425**	**6 609**	**1 035**
Förmånsbestämd pensionsförpliktelse						
Pensionsförpliktelse redovisad per kategori						
Anställda	16 982	11 807	3 589	13 289	8 873	3 107
Intjänade uppskjutna ersättningar	4 854	3 391	458	3 903	2 718	885
Pensionärer	5 509	3 947	180	4 954	3 473	292
Summa	**27 345**	**19 145**	**4 227**	**22 146**	**15 064**	**3 784**

Förvaltningstillgångar

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde per kategori	2019	2018	varav marknadsnoterade 2019	varav marknadsnoterade 2018
Likvida medel	479	360	479	360
Egetkapitalinstrument	1 949	1 511	1 949	1 511
Skuldinstrument	2 793	1 920	2 793	1 808
Fastigheter	138	159	9	10
Investeringsfonder	7 824	8 353	7 343	7 194
Övriga tillgångar	1 579	1 418	1 562	1 418
Vid årets slut	**14 762**	**13 721**	**14 135**	**12 301**

Ansvaret för handhavandet av pensionsplanerna åligger koncernen och därför har pensionsstiftelser bildats i olika länder. Tillgångar i dessa pensionsstiftelser innehas av en fond som är rättsligt skild från det rapporterande företaget och tillgångarna är till för att finansiera ersättningar till anställda.

De största pensionsstiftelserna återfinns i Sverige, Belgien och Storbritannien. Förvaltningen fokuserar på att bevara kapitalet i kombination med att uppnå avsatt avkastningsmål och riskexponeringen anpassas därefter. Placeringarna är långsiktiga och fördelningen mellan tillgångsslag ska säkerställa att investeringsportföljerna är väldiversifierade. Kapitalet förvaltas i enlighet med investeringspolicyer för pensionsstiftelserna. Löpande uppföljning görs av stiftelsernas styrelse på månadsbasis för att säkerställa att kapitalet allokeras och förvaltas i enlighet med instruktionerna. I Sverige bestäms miniminivån på värdet av förvaltningstillgångarna av PRI Pensionsgaranti.

Koncernen har ett helägt dotterbolag, VCG Investment Management AB ("VCGIM"), med uppgift att förvalta koncernens pensionsmedel. VCGIM står under Finansinspektionens tillsyn och har tillstånd att bedriva investeringsrådgivning samt diskretionär portföljförvaltning.

Verklig avkastning på förvaltningstillgångar var 824 (–139) Mkr.

Räkenskapsår som avslutas den	Summa 31 dec 2019	varav Sverige 31 dec 2019	varav Belgien 31 dec 2019	Summa 31 dec 2018	varav Sverige 31 dec 2018	varav Belgien 31 dec 2018
Belopp redovisade i balansräkningen						
Nuvärde på helt eller delvis fonderade förpliktelser	27 345	19 145	4 227	22 146	15 064	3 784
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	14 762	8 873	3 046	13 721	8 455	2 749
Underskott (överskott) på fonderade planer	**12 583**	**10 272**	**1 181**	**8 425**	**6 609**	**1 035**
Avsättning (tillgång) redovisad i balansräkningen	**12 583**	**10 272**	**1 181**	**8 425**	**6 609**	**1 035**
Huvudsakliga aktuariella antaganden						
Viktade genomsnittliga antaganden för fastställandet av förpliktelserna						
Diskonteringsränta, %	1,60	1,70	0,85	2,45	2,50	1,82
Löneökningstakt, %	2,97	3,00	2,91	3,09	3,00	3,16
Inflationstakt, %	1,73	1,60	1,75	1,91	1,75	2,00
Pensionsindexeringstakt, %	1,73	1,60	N/A	1,88	1,75	N/A

De aktuariella antagandena utgör de mest väsentliga antaganden som tillämpats vid beräkning av förmånsbaserade åtaganden på balansdagen. Vid bestämmande av diskonteringsräntan utgår företaget från AA-klassade företags- och bostadsobligationer som matchar durationen i åtagandena. Om sådana företags- och bostadsobligationer ej är tillgängliga används statsobligationer.

Inflationsantagandena är baserade på en sammanvägning av centralbanksmål, implicit marknadsförväntan och långsiktiga prognoser från analytiker.

Antaganden om livslängd baserar sig på rådgivning hos aktuarier i enlighet med publicerad statistik och erfarenhet inom respektive land. Antaganden om livslängd i Sverige bygger på dödlighetsundersökningen DUS14 för tjänstemän. DUS 14 dödlighetstabellen är generationsbaserad. Antaganden om livslängd i Belgien är inte väsentliga, då pensionsförmånen består av en engångsbetalning vid pensionsåldern.

Koncernen ser årligen över aktuariella antaganden och gör justeringar av dessa när detta anses lämpligt.

Räkenskapsår som avslutas den	Summa 31 dec 2019	varav Sverige 31 dec 2019	varav Belgien 31 dec 2019	Summa 31 dec 2018	varav Sverige 31 dec 2018	varav Belgien 31 dec 2018
Förändringar av förpliktelsens nuvärde						
Förpliktelsens nuvärde vid årets början	22 146	15 064	3 784	19 653	12 916	3 450
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	670	688	–58	771	565	158
Räntekostnader	542	373	70	490	345	56
Utbetalda ersättningar	–571	–291	–129	–554	–273	–125
Omvärderingar	4 284	3 311	490	1 500	1 511	101
Valutakursdifferenser	274	—	70	286	—	144
Förmånsförpliktelser vid årets slut	**27 345**	**19 145**	**4 227**	**22 146**	**15 064**	**3 784**

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Värdet av förmånsbestämda planer fastställs genom aktuariella beräkningar och baseras på antaganden avseende diskonteringsränta, framtida löneökningar, inflation, dödlighetstal samt demografiska omständigheter. Varje förändring i dessa antaganden påverkar det beräknade värdet på pensionsförpliktelserna. Diskonteringsräntan, som är det mest väsentliga antagandet, grundar sig på marknadsmässig avkastning på högkvalitativa företags- eller statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas och med löptider som motsvarar pensionsförpliktelsen. Diskonteringsräntan för svenska förmånsbestämda pensionsplaner fastställs baserat på bostadsobligationer. En lägre diskonteringsränta ökar nuvärdet på pensionsförpliktelserna och kostnaderna för dem, medan en högre diskonteringsränta har motsatt effekt.

En beskrivning av de väsentligaste pensionsplanerna i koncernen presenteras nedan.

Sverige

I Sverige har koncernen sex pensionsplaner, varav tre är fonderade. Den största planen är den svenska ITP 2-planen. ITP 2 (Industrins och handelns tilläggspension) är en kollektivavtalad pensionsförmån som omfattar tjänstemän där pensionsförmånen baseras på den anställdes slutlön. Koncernens förmånsbestämda planer säkras på tre sätt: som en skuld i balansräkningen, tillgångar som innehas i separata pensionsfonder samt genom försäkringsbetalningar. Planer som finansieras genom försäkringsbetalningar är förmånsbestämda planer redovisade som avgiftsbestämda planer. I Sverige säkras dessa planer hos försäkringsbolaget Alecta.

Andelen som är försäkrad hos Alecta hänför sig till en förmånsbestämd plan som består av flera arbetsgivare och redovisas enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10. För räkenskapsåret 2019 har koncernen inte haft tillgång till den information som krävs för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan. Koncernen beräknar att under 2020 betala premier till Alecta om cirka 172 Mkr. Koncernens andel av totala sparpremier för ITP2 i Alecta uppgick per den 31 december 2019 till 0,28 (0,30) procent och koncernens andel av totalt antal aktiva försäkrade uppgick till 1,47 (1,48) procent.

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i procent av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilket inte överensstämmer med IAS 19. Den kollektiva konsolideringsnivån ska normalt tillåtas variera mellan 125 och 175 procent. Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning och utökning av befintliga förmåner eller att införa premiereduktioner. Vid utgången av 2019 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 148 (142) procent.

I de fall det finns lokal lagstiftning som kräver en kreditförsäkring för finansierade eller icke-finansierade planer sker detta med en extern part.

Belgien

I Belgien har koncernen tre pensionsplaner, varav samtliga är fonderade. Samtliga baseras på det kollektivavtal som gäller för företaget i Belgien. Pensionsplanen för tjänstemän och den stängda pensionsplanen för kollektivanställda som tjänstgjorde före 2009 är förmånsbestämda planer. Pensionsförmånerna baseras på den anställdes slutlön samt tjänstgöringstid i företaget. Pensionsplanen för kollektivanställda som tjänstgör från och med 2009 är en avgiftsbestämd plan. Finansieringen av de förmåns- och avgiftsbestämda förpliktelserna hanteras externt genom ett antal pensionsstiftelser och försäkringskontrakt.

I Belgien har koncernen också avtal om förtidspensionering (ersättningar vid uppsägning - bridge pension plans) liksom jubileumsplaner (övriga långfristiga ersättningar). Avtalen om förtidspensionering är ofonderade medan jubileumsplanerna är fonderade.

Sammandrag av ersättningar till anställda efter avslutad anställning

Förpliktelser för pensioner till anställda redovisas i följande poster i balansräkningen:

	31 dec 2019	31 dec 2018
Ersättningar efter avslutad anställning	12 583	8 425
Övriga avsättningar (Not 24)	381	337
Vid årets slut	**12 964**	**8 762**

Tabellerna nedan visar koncernens förpliktelser för pensioner, de antaganden som använts för att fastställa dessa förpliktelser, förvaltningstillgångar relaterade till dessa förpliktelser för ersättningar till anställda, samt de belopp som redovisas i resultat- och balansräkningen. Koncernens redovisade pensionsavsättning uppgår till 12 964 (8 762) Mkr. I beloppet ingår kapitalförsäkringar och liknande åtaganden om 381 (337) Mkr avseende premiebestämda pensioner i Sverige.

Övrigt tillskjutet kapital avser koncernbidrag Geely Sweden Holding Group och ovillkorat aktieägartillskott från Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd.

Omräkningsreserven består av valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet och valutakursdifferenser som är hänförliga till utländska bolag med en annan redovisningsvaluta än den rapporteringsvaluta som tillämpas i koncernen. Moderbolagets och koncernens finansiella rapporter är presenterade i SEK.

Övriga reserver består av förändringar i marknadsvärdet på säkringsinstrument för kassaflöden i de fall där säkringsredovisning tillämpas.

Balanserade vinstmedel utgörs av årets och tidigare års resultat samt omvärderingar relaterade till ersättningar till anställda efter avslutad anställning. Balanserade vinstmedel innefattar även effekt av förvärvad verksamhet under gemensamt bestämmande inflytande inom Geelykoncernen samt utdelning till aktieägare.

Innehav utan bestämmande inflytande avser huvudsakligen den del av eget kapital som tillhör Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd utan bestämmande inflytande. Koncernen har ett innehav på 50 procent i följande bolag; Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd, Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd, Shanghai Volvo Car Research and Development Co., Ltd samt till och med den 12 juli 2018 även Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd och har bedömts ha ett bestämmande inflytande över verksamheten. I koncernens finansiella rapporter är dessa bolag klassificerade som dotterföretag och således fullt konsoliderade med ett minoritetsintresse på 50 procent. Innehav utan bestämmande inflytande har under år 2019 minskat med 1 381 (—) Mkr genom en utdelning från Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd till dess aktieägare Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. År 2018 ökade innehav utan bestämmande inflytande med ett kapitaltillskott till Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd med — (662) Mkr.

I juli 2018 förvärvade det helägda dotterföretaget Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd den 50 procentiga minoritetsandelen i Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd vilket innebar en minskning av innehav utan bestämmande inflytande om –1 271 Mkr. Se Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget) för ytterligare information.

Vid utgången av 2019 uppgår innehav utan bestämmande inflytande till 9 765 (8 378) Mkr.

Totalt eget kapital består av eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid utgången av 2019 uppgår koncernens totala egna kapital till 63 648 (61 251) Mkr.

NOT 23 – ERSÄTTNING TILL ANSTÄLLDA EFTER AVSLUTAD ANSTÄLLNING

Pensionsförmåner

Koncernen administrerar flera program för ersättning efter avslutad anställning, främst i form av pensionsplaner. Andra förmåner utgörs exempelvis av ersättning för funktionsnedsättning, livförsäkring och hälsoförmåner. De administrerade pensionsplanerna klassificeras antingen som avgiftsbestämda eller som förmånsbestämda. Koncernen har både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner och de största pensionsplanerna finns i Sverige och Belgien.

Vad gäller en avgiftsbestämd plan betalar koncernen en avgift till en separat extern juridisk enhet och har ingen rättslig förpliktelse att betala ytterligare avgifter om denna enhet inte är tillräckligt konsoliderad för att betala samtliga förmåner. Koncernens resultat belastas med kostnader i takt med att pensionsavgifterna förfaller till betalning. Vissa avgiftsbestämda planer kombinerar åtagandet att betala avgifter med ett löfte om garanterad minimiavkastning på investeringar. Dessa planer klassificeras som förmånsbestämda pensionsplaner.

En förmånsbestämd plan är en pensionsplan som definierar vilken pension en anställd kommer att erhålla vid pensionering, beroende på en eller flera faktorer såsom ålder, anställningstid och ersättning. I de fall planerna är fonderade har tillgångarna avskiljts i bland annat pensionsstiftelser. Förmånsbestämda pensionsplaner klassificeras och redovisas i balansräkningen som och värdet av den förmånsbestämda förpliktelsen på balansdagen utgörs av de framtida betalningars nuvärde med avdrag för verkligt värde på eventuella förvaltningstillgångar.

Pensionskostnaden vad avser förmånsbestämda planer beräknas i enlighet med den s.k. PUC metoden (Projected Unit Credit), vilken beaktar framtida löneökningar. Beräkningen utförs årligen av oberoende aktuarier. Koncernens åtaganden värderas till nuvärdet av beräknade framtida utbetalningar med användning av en diskonteringsränta som motsvarar räntan på högkvalitativa företagsobligationer, eller när data ej finns tillgängligt, på statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas, och med en löptid som motsvarar de aktuella åtagandena. Mot bakgrund av att Sverige inte har en omfattande marknad för högkvalitativa företagsobligationer har diskonteringsräntan baserats på bostadsobligationer med hög kreditvärdighet vars marknad är stor och likvid. De väsentliga aktuariella antagandena återfinns nedan.

Aktuariella vinster och förluster till följd av erfarenhetsbaserade justeringar och förändringar i aktuariella antaganden redovisas i övrigt totalresultat under den period då de uppstår. Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder redovisas direkt i resultaträkningen.

Nettoräntekostnaden har beräknats genom att den förmånsbestämda nettobalansen av den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen och verkligt värde på förvaltningstillgångarna har multiplicerats med den aktuella diskonteringsräntan.

Avgångsvederlag

Denna typ av ersättningar utgår när en anställds anställning sagts upp av koncernen före normal pensionstidpunkt eller då en anställd har accepterat frivillig avgång i utbyte mot sådana ersättningar. Koncernen redovisar dessa ersättningar vid den tidigaste av följande tidpunkter: (a) när koncernen inte längre har möjlighet att återkalla erbjudandet om ersättning; och (b) när koncernen redovisar utgifter för en omstrukturering som innebär att avgångsvederlag kommer att utbetalas.

NOT 21 – KORTFRISTIGA PLACERINGAR OCH LIKVIDA MEDEL

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar är likvida finansiella instrument som snabbt kan konverteras till likvida medel eftersom löptiden tenderar att understiga ett år. Koncernens kortfristiga placeringar består av räntebärande instrument som har en löptid som överstiger tre månader från anskaffningstidpunkten.

Likvida medel

Likvida medel består av banktillgodohavanden, kortfristig inlåning i banker och företagscertifikat som har en löptid på maximalt 90 dagar från anskaffningstidpunkten och därmed förelligger ingen signifikant risk för större fluktuation i dess värde.

Kortfristiga placeringar	31 dec 2019	31 dec 2018
Företagscertifikat	1 101	1 064
Kortfristig inlåning i banker	2 417	513
Summa	**3 518**	**1 577**

Likvida medel	31 dec 2019	31 dec 2018
Banktillgodohavanden	29 858	24 730
Kortfristig inlåning i banker	15 919	14 352
Företagscertifikat	6 220	1 088
Summa	**51 997**	**40 170**

Likvida medel inkluderar 2,537 (1,913) Mkr som inte är tillgängliga för användning av koncernen, främst på grund av valutarestriktioner eller andra rättsliga restriktioner i vissa länder. Därmed är det inte möjligt att direkt använda dessa likvida medel i andra delar av koncernen, i normalfallet är det dock möjligt att använda dessa medel inom respektive lands verksamhet.

NOT 22 – EGET KAPITAL

Eget kapital

Ett egetkapitalinstrument är varje form av avtal som utgör en residual rättighet till ett företags tillgångar efter avdrag för dess skulder. Volvo Car AB (publ.) har emitterat preferensaktier och dessa klassificeras som egetkapitalinstrument förutsatt att kriterierna för klassificering som eget kapital är uppfyllda. Preferensaktier har företrädesrätt jämfört med stamaktier vad avser rättigheten till utdelningar och företräde till nettotillgångarna vid en likvidation. Dock är preferensaktier efterställda övriga finansiella skulder.

Koncernbidrag och ovillkorade aktieägartillskott

Lämnade koncernbidrag till moderbolaget redovisas i eget kapital, tillsammans med skatteeffekten. Erhållna koncernbidrag från moderbolag och skatteeffekten på dessa bidrag redovisas i eget kapital i enlighet med de principer som gäller för aktieägartillskott.

Erhållna ovillkorade aktieägartillskott från moderbolaget redovisas direkt i eget kapital.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Volvo Car AB (publ.) har emitterat konverteringsbara preferensaktier. I och med att det inte finns någon ovillkorad skyldighet att erlägga betalning till innehavaren under avtalets löptid, klassificeras instrumentet som eget kapitalinstrument.

Preferensaktierna utgör egetkapitalinstrument eftersom betalning av utdelning beslutas på årsstämma och inlösning av aktierna (inbäddad call option finns) kan enbart ske på Volvo Cars initiativ. Av denna anledning finns det inte någon avtalad rätt för investerarna att få medel utbetalade och därför är bedömningen att preferensaktierna är egetkapitalinstrument. Vidare, i händelse av konvertering av preferensaktierna till stamaktier så sker konverteringen till en fast konverteringskurs, 1:1. Beslut tas på årstämman om konvertering.

Aktiekapitalet består av 50 000 000 stamaktier (A-aktier) och 1 138 794 preferensaktier (P-aktier). Varje stamaktie berättigar till tio röster och varje preferesaktie berättigar till en röst per aktie. En stamaktie berättigar innehavaren till en utdelning som fastställs av årsstämman. Alla utgivna aktier är fullt betalda.

En riktad nyemission av 500 000 preferensaktier skedde under år 2016, varmed koncernens egna kapital ökade med 5 000 Mkr (för mer detaljerad information, se not 23 – Eget kapital i årsredovisningen 2016). Dessa preferensaktier klassificerades som eget kapitalinstrument och har under år 2019 blivit inlösta.

Under år 2019 skedde en riktad nyemission av 1 138 794 konverteringsbara preferensaktier, varmed koncernens egna kapital ökade med 5 011 Mkr (reducerat för transaktionskostnader).

Överkursfonden hänför sig till apportemissionen som skedde år 2010 i samband med Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltds förvärv. Överkursfonden innefattar även erhållet kapital (reducerat med transaktionskostnader) utöver nominellt belopp i samband med nyemissionen av preferensaktier.

Information avseende förändringar i aktiekapitalet

Dag	Månad	År	Händelse	Förändring i antal aktier	Totalt utestående antal aktier	Kvotvärde per aktie, SEK	Förändring i aktiekapitalet, SEK	Totalt aktiekapital, SEK
07	06	2010	Startdatum	100 000	100 000	1,00	100 000	100 000
04	05	2016	Fondemission	—	100 000	5,00	400 000	500 000
22	12	2016	Split	400 000	500 000	1,00	—	500 000
22	12	2016	Fondemission	49 500 000	50 000 000	1,00	49 500 000	50 000 000
22	12	2016	Nyemission av preferensaktier	500 000	50 500 000	1,00	500 000	50 500 000
16	12	2019	Inlösen av preferensaktier	–500 000	50 000 000	1,00	–500 000	50 000 000
16	12	2019	Nyemission av preferensaktier	1 138 794	51 138 794	1,00	1 138 794	51 138 794

Nominellt belopp och verkligt värde för derivat	31 dec 2019 Nominellt belopp	31 dec 2019 Verkligt värde	31 dec 2018 Nominellt belopp	31 dec 2018 Verkligt värde
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder				
Valutaswappar och valutaterminer				
– fordran[1]	5 931	38	11 273	81
– skuld[2]	16 999	–211	13 928	–122
Delsumma	**22 930**	**–173**	**25 201**	**–41**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden				
Valutaswappar och valutaterminer				
– fordran[1]	14 409	221	31 900	1 002
– skuld[2]	64 763	–5 679	61 750	–3 317
Valutaoptioner				
– fordran[1]	732	3	2 005	5
– skuld[2]	1 465	–8	3 152	–10
Delsumma	**81 369**	**–5 463**	**98 807**	**–2 320**
Derivatinstrument för säkring av ränterisk				
Ränteswappar				
– fordran[1]	7 774	31	5 876	16
– skuld[2]	—	—	—	—
Delsumma	**7 774**	**31**	**5 876**	**16**
Derivatinstrument för säkring av råvaruprisrisk				
Råvaruderivat				
– fordran[1]	494	42	47	111
– skuld[2]	127	–11	3	–2
Delsumma	**621**	**31**	**50**	**109**
Summa	**112 694**	**–5 574**	**129 934**	**–2 236**

1) Finansiella instrument upptagna i balansräkningen under övriga långfristiga fordringar och övriga omsättningstillgångar.
2) Finansiella instrument upptagna i balansräkningen under övriga långfristiga skulder och övriga kortfristiga skulder.

Av nedanstående tabell framgår hur vinster och förluster samt ränteintäkter och räntekostnader har påverkat koncernens resultaträkning för de olika kategorierna av finansiella instrument.

Vinster/förluster, ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till finansiella instrument	2019			2018		
Rapporterat i rörelseresultatet	Vinst/förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader	Vinst/förlust	Ränte-intäkter	Ränte-kostnader
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Derivatinstrument för säkring av valutarisker och råvarurisker i framtida kommersiella kassaflöden återförda från säkringsreserven, inklusive tidsvärde i optioner och cross currency optioner	–3 537	—	—	–796	—	—
Elderivat	—	—	—	–2	—	—
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder						
Kundfordringar/leverantörsskulder[1),2)]	540	—	—	76	—	—
Resultateffekt	**–2 997**	—	—	**–722**	—	—
Rapporterat i finansnettot						
Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen						
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförliga till finansiella tillgångar och skulder	94	—	—	669	—	—
Derivatinstrument för säkring av ränterisk	8	15	—	4	11	—
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen	17	—	—	–96	—	—
Kortfristiga placeringar	24	41	—	117	62	—
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder						
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	241	—	—	408	—	—
Likvida medel[1)]	507	466	—	357	333	—
Övriga finansiella skulder inklusive valutaeffekter[1)]	–941	—	–928	–1 648	—	–822
Resultateffekt	**–50**	**522**	**–928**	**–189**	**406**	**–822**

1) Summan av intäkter och kostnader från poster som inte värderas till verkligt värde via resulaträkningen uppgår till 1 754 (1 174) Mkr respektive –1 869 (–2 470) Mkr.
2) Orealiserade och realiserade valutaeffekter på kundfordringar och leverantörsskulder.

Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori	Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen: Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel	Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen: Derivat som används i säkringsredovisning	Finansiella skulder	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	Övriga skulder	Summa	Verkligt värde
31 december 2019							
Fordringar på moderbolag	—	—	—	54	—	54	54
Övriga långfristiga fordringar[1]	—	—	—	2 844	—	2 844	2 844
Kundfordringar och andra fordringar	—	—	—	13 243	—	13 243	13 243
Derivatinsstrument	71	264	—	—	—	335	335
Övriga omsättningstillgångar[1]	—	—	—	4 102	—	4 102	4 102
Kortfristiga placeringar	1 101	—	—	2 417	—	3 518	3 518
Likvida medel	6 219	—	—	45 778	—	51 997	51 997
Summa finansiella tillgångar	**7 391**	**264**	**—**	**68 438**	**—**	**76 093**	**76 093**
Obligationslån och skulder till kreditinstitut[2]	—	—	—	—	30 237	30 237	31 163
Övriga långfristiga skulder[1]	—	—	122	—	2 420	2 542	2 542
Leverantörsskulder	—	—	—	—	44 876	44 876	44 876
Derivatinstrument	219	5 690	—	—	—	5 909	5 909
Övriga kortfristiga skulder[1]	—	—	—	—	13 916	13 916	13 916
Summa finansiella skulder	**219**	**5 690**	**122**	**—**	**91 449**	**97 480**	**98 406**
31 december 2018							
Fordringar på moderbolag	—	—	—	54	—	54	54
Övriga långfristiga fordringar[1]	—	—	—	2 544	—	2 544	2 544
Kundfordringar och andra fordringar	—	—	—	13 704	—	13 704	13 704
Derivatinsstrument	97	1 118	—	—	—	1 215	1 215
Övriga omsättningstillgångar[1]	—	—	—	3 849	—	3 849	3 849
Kortfristiga placeringar	1 064	—	—	513	—	1 577	1 577
Likvida medel	1 088	—	—	39 082	—	40 170	40 170
Summa finansiella tillgångar	**2 249**	**1 118**	**—**	**59 746**	**—**	**63 113**	**63 113**
Obligationslån och skulder till kreditinstitut[2]	—	—	—	—	23 648	23 648	23 687
Övriga långfristiga skulder[1]	—	—	312	—	2 687	2 999	2 999
Leverantörsskulder	—	—	—	—	43 633	43 633	43 633
Derivatinstrument	124	3 327	—	—	—	3 451	3 451
Övriga kortfristiga skulder[1]	—	—	—	—	11 971	11 971	11 971
Summa finansiella skulder	**124**	**3 327**	**312**	**—**	**81 939**	**85 702**	**85 741**

1) Förskottsbetalningar såväl som lagstadgade fordringar och skulder exkluderade.
2) Det bokförda värdet av obligationslånen presenteras ovan inklusive en verkligt värde justering uppgående till 20 (14) Mkr, vilken är hänförlig till verkligt värdesäkring, se "redovisningsprinciper". Verkligt värde avseende obligationslånen baseras på nivå 1 data.

Det bokförda värdet motsvarar i huvudsak det verkliga värdet för alla kortfristiga poster.

För åldersanalys rörande kundfordringar se Not 19 – 'Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar'. För åldersanalys rörande skulder till kreditinstitut, se avsnittet Finansiering och hantering av likviditetsrisker. Leverantörsskulder förfaller huvudsakligen inom 60 dagar.

20200707147705

Utestående nettopositioner för derivatinstrument	Brutto	Nettoredovisas i balansräkningen	Netto i balansräkningen	Kvittningsavtal	Nettoposition
31 december 2019					
Derivattillgångar	335	—	335	–250	85
Derivatskulder	5 909		5 909	–250	5 659
31 december 2018					
Derivattillgångar	1 215	—	1 215	–950	265
Derivatskulder	3 451	—	3 451	–950	2 501

Operationell kreditrisk

Den operationella kreditrisken är relaterad till kundfordringar. För kreditriskhanteringen rörande kund- och återförsäljarfinansiering är målet att ha en sund och balanserad kreditportfölj samt att använda kreditövervakning med hjälp av en detaljerad process som omfattar uppföljning och återtagande. I fall där kreditrisken betraktas som otillfredsställande används remburser eller andra instrument. Maximal exponering för kreditrisk utgörs av det bokförda värdet av utestående kundfordringar, se tabell 'Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori' i denna not. För kvantifiering av kreditrisk i kundfordringar se Not 19 – 'Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar'.

Finansiella instrument – Klassificering och värdering

Beroende på vilken information som finns från marknaden för värdering av finansiella instrument, är dessa indelade i tre kategorier:

- Nivå 1: Noterade priser (ojusterade) på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder.
- Nivå 2: Annan observerbar data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (dvs. som prisnoteringar) eller indirekt (dvs. härledda från prisnoteringar).
- Nivå 3: Data för tillgången eller skulden som inte baseras på observerbar marknadsdata (dvs. ej observerbar data).

Alla derivatinstrument och företagscertifikat som koncernen innehar per 31 december 2019 tillhör nivå 2. I nivå 3 inkluderas andra långfristiga värdepappersinnehav, 296 (190) Mkr. Omvärdering görs inte av dessa innehav löpande utan enbart när det genomförts en transaktion som påvisar ett aktuellt verkligt värde. Det har inte skett några överföringar mellan nivåerna i verkligt värde hierarkin under året.

Beräkning av verkligt värde

Tabellen nedan visar koncernens finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde.

31 december 2019	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Summa
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	224	—	224
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	38	—	38
Derivatinstrument för säkring av ränterisk	—	31	—	31
Råvaruderivat	—	42	—	42
Företagscertifikat[1]	—	7 321	—	7 321
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	—	—	296	296
Summa tillgångar	**—**	**7 656**	**296**	**7 952**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	5 687	—	5 687
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	211	—	211
Råvaruderivat	—	11	—	11
Summa skulder	**—**	**5 909**	**—**	**5 909**

31 december 2018	Level 1	Level 2	Level 3	Total
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 007	—	1 007
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	81	—	81
Derivatinstrument för säkring av ränterisk	—	16	—	16
Råvaruderivat	—	111	—	111
Företagscertifikat[1]	—	2 152	—	2 152
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	—	—	190	190
Summa tillgångar	**—**	**3 367**	**190**	**3 557**
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	3 327	—	3 327
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	122	—	122
Råvaruderivat	—	2	—	2
Summa skulder	**—**	**3 451**	**—**	**3 451**

1) Varav 1 101 (1 064) Mkr redovisas som kortfristiga placeringar i balansräkningen och 6 220 (1 088) Mkr redovisas som likvida medel.

I syfte att hantera ränterisken, använder koncernen ränteswappar och forward rate agreements (FRAs).

Tabellen nedan visar uppskattad effekt i Mkr av en parallellförskjutning av räntekurvorna upp eller ner med en procent (100 punkter) på alla externa skulder och ränteswappar.

Räntekänslighet, effekt på finansnettot	2019	2018
Marknadsränta +1%	–69	–44
Marknadsränta –1%	54	15

Säkringsredovisning – säkring av verkligt värde

Säkringsredovisning tillämpas för säkring av förändringar av verkligt värde på skuld till fast ränta (banklån eller obligationslån) på grund av förändringar i marknadsräntan. Förändringar i verkligt värde för derivat som identifierats som säkring av verkligt värde redovisas i resultaträkningen, tillsammans med förändringar i verkligt värde för den säkrade skuld som gett upphov till den säkrade risken. Värdet av den säkrade skulden justeras för vinster eller förluster hänförliga till den säkrade risken, innebärande att obligationslånet är värderat till upplupet anskaffningsvärde med en verkligt värde justering. Både vinster och förluster på ränteswappar och förändringar i verkligt värde för det säkrade lånet som beror på ränterisk redovisas som en finansiell kostnad i resultaträkningen.

Koncernen säkrar obligationens verkliga värderisk genom att använda ränteswappar. Obligationslånets fasta räntebetalningar har konverterats till rörlig räntebetalningar. Obligationens redovisade värde är 5 217 (5 105) Mkr. En verkligt värde justering relaterad till obligationens räntekomponent ingår i det redovisade värdet. Verkligt värdejusteringen uppgår till 20 (14) Mkr.

Hantering av råvaruprisrisker

Råvaruprisrisk är risken att materialkostnaden ökar när råvarupriser stiger på världsmarknaden. Förändringar i råvarupriserna påverkar koncernens kassaflöde och resultat.

Strategisk råvaruprisrisk uppkommer från inköp samt mixen av råvaror och hanteras främst genom prishantering i inköpsavtalen med hjälp av prisklausuler eller liknande konstruktioner såsom fasta priser hos leverantörer

Koncernens Finanspolicy

Prognostiserade kassaflöden vad avser inköp av råvaror för de kommande 48 månaderna kan säkras upp till 70 procent med finansiella instrument. Group treasury föreslår en säkringsstrategi som godkänns av CFO. Säkringsstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut

Råmaterial

Under 2019 uppgick koncernens kostnader för råmaterial till 16 000 (16 000) Mkr. En förändring på en procent i råvarupriserna har en påverkan på rörelseresultatet på ca 157 (159) Mkr.

Sedan april 2019 hanterar koncernen prisförändringar på koppar genom termins- och forwardkontrakt.

Elprisrisk

Koncernen hanterar prisförändringar på el genom att använda terminskontrakt. Säkringen hanteras av Vattenfall Power Management AB under ett rådgivande avtal. De säkrade högst sannolika prognostiserade eltransaktionerna förväntas inträffa i ett givet kalenderkvartal under de kommande 48 månaderna.

Säkringsinstrumenten som används är bilaterala OTC kontrakt mellan Volvo Personvagnar AB och Vattenfall Power Management AB.

En förändring på en procent i spotpriset på el har en påverkan på övrigt totalresultat på 3 (4) Mkr.

Säkringsredovisning – kassaflödessäkring av råvaruprisrisk

Säkringsredovisning tillämpas för kassaflödessäkring av råvaruprisrisk. Vinster och förluster på den effektiva delen på de derivat som utgör säkringsinstrument redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i övriga reserver inom eget kapital. Eventuell ineffektivitet i ett säkringsförhållande redovisas i resultaträkningen

Säkringsreserven avseende råvarukontrakten, inkluderade i övriga reserver i eget kapital, uppgår per den 31 december 2019 till 31 (109) Mkr före skatt. Ingen ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2019 och 2018.

Verkligt värde avseende derivat för säkring av råvaruprisrisk	2019	2018
Säkringsreserv	31	109
Redovisat i övrigt totalresultat	**31**	**109**
Ej identifierad för säkringsredovisning	—	—
Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	**—**	**—**
Totalt verkligt värde	**31**	**109**

Kreditriskhantering

Koncernens kreditrisk kan delas in i finansiell och operationell kreditrisk. Dessa risker beskrivs i de följande avsnitten.

Finansiell kreditrisk

Koncernens Finanspolicy

Kreditrisken i finansiella transaktioner är risken att koncernen kommer att drabbas av förluster till följd av utebliven betalning från motparter i samband med koncernens investeringar, bankmedel eller derivattransaktioner. Alla investeringar måste uppfylla kraven på låg kreditrisk, hög likviditet och att exponeringen mot en enskild motpart är begränsad. Alla motparter för investeringar och derivattransaktioner har kreditvärdering A- eller bättre från ett av de etablerade kreditvärderingsinstituten och ISDA-avtal krävs för alla motparter med vilka derivatkontrakt ingåtts enligt koncernens finanspolicy. För treasuryfunktionens motparter fastställs limiter utifrån dess kreditvärdering och utnyttjandet av limiterna följs upp. Kortfristig inlåning fördelas mellan banker. För att sprida kreditrisken är dotterbolagens banktillgodohavanden diversifierade.

Status vid årets slut

Maximal exponering för kreditrisk på finansiella motparter är det totala värdet av likvida medel 51 997 (40 170) Mkr, investeringar i kortfristiga placeringar 3 518 (1 577) Mkr samt verkligt värde av utestående derivattillgångar 335 (1 215) Mkr. Den maximala exponeringen för kreditrisk i finansiella instrument representeras bäst genom det verkliga värdet, se tabell 'Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori i denna not.

Inga finansiella tillgångar eller skulder kvittas i balansräkningen. Derivatkontrakt är föremål för ramavtal avseende kvittning (ISDA). Inga säkerheter har erhållits eller lämnats. I tabellen nedan visas de derivat som omfattas av kvittningsavtal (ISDA).

Koncernen har följande outnyttjade avtalade kreditfaciliteter:	31 dec 2019	31 dec 2018
– Löper ut senare än ett år men inom 5 år	13 593	13 328
– Löper ut senare än 5 år	—	—
Totalt	**13 593**	**13 328**

Status vid årets slut

Vid årsskiftet 2019 hade koncernen avtalade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar på 69 109 (55 075) Mkr vilket utgör ca 25 (22) procent av omsättningen. Koncernens likviditet är stark med tanke på förfallostrukturen för externa skulder, balansen i likvida medel och kortfristiga placeringar samt avtalade kreditfaciliteter.

Tabellen nedan visar förfallostrukturen för koncernens finansiella tillgångar och skulder. Beloppen visar avtalsenliga odiskonterade kassaflöden baserade på avtalad tidpunkt då koncernen är skyldig att betala eller har rätt att erhålla betalning och innefattar både ränta och nominella belopp.

	2019				2018			
	Upp till 3 mån	3 månader till 1 år	1–5 år	Över 5 år	Upp till 3 mån	3 månader till 1 år	1–5 år	Över 5 år
Tillgångar								
Fordringar på moderbolag	—	—	54	—	—	—	54	—
Derivatinstrument	—	—	214	—	—	—	310	—
Övriga långfristiga fordringar[1]	—	—	2 017	450	—	—	1 970	574
Summa finansiella anläggningstillgångar	**—**	**—**	**2 285**	**450**	**—**	**—**	**2 334**	**574**
Kundfordringar	12 100	1 143	—	—	12 751	953	—	—
Derivatinstrument	51	70	—	—	356	549	—	—
Övriga omsättningstillgångar[1]	993	3 108	—	—	1 289	2 560	—	—
Kortfristiga placeringar	1 134	2 384	—	—	—	1 577	—	—
Likvida medel	51 997	—	—	—	40 170	—	—	—
Summa kortfristiga finansiella tillgångar	**66 275**	**6 705**	—	—	54 566	5 639	—	—
Summa finansiella tillgångar	**66 275**	**6 705**	**2 285**	**450**	**54 566**	**5 639**	**2 334**	**574**
Skulder								
Obligationslån[2]	134	402	17 682	5 318	90	271	8 928	5 315
Skulder till kreditinstitut[2]	—	—	4 137	642	—	—	7 775	1 157
Derivatinstrument	—	—	2 455	—	—	—	1 610	—
Övriga långfristiga räntebärande skulder[3]	—	—	3 050	1 942	—	—	—	—
Övriga kortfristiga skulder[1]	—	—	2 535	6	—	—	2 944	54
Summa finansiella skulder	**134**	**402**	**29 859**	**7 908**	**90**	**271**	**21 257**	**6 526**
Skulder till kreditinstitut[2]	446	3 903	—	—	406	2 156	—	—
Leverantörsskulder	43 369	1 507	—	—	38 738	4 895	—	—
Derivatinstrument	1 143	2 311	—	—	663	1 178	—	—
Övriga kortfristiga räntebärande skulder[3]	258	815	—	—	—	—	—	—
Övriga kortfristiga skulder[1]	5 499	8 440	—	—	3 882	8 089	—	—
Summa kortfristiga finansiella skulder	**50 715**	**16 976**	**—**	**—**	**43 689**	**16 318**	**—**	**—**
Summa finansiella skulder	**50 849**	**17 378**	**29 859**	**7 908**	**43 779**	**16 589**	**21 257**	**6 526**

1) Förskottsbetalningar såväl som lagstadgade fordringar och skulder exkluderade.
2) Inklusive ränta.
3) Från 2019 inkluderas leasingskulder i enlighet med IFRS 16.

Hantering av ränterisker

Ränteförändringar påverkar koncernens finansiella intäkter/kostnader och värdet på finansiella tillgångar och skulder. Avkastningen på likvida medel, kortfristiga placeringar och kreditfaciliteter påverkas av ränteförändringar. Ränteexponeringen kan vara direkt, det vill säga i form av räntebärande skulder eller indirekt genom leasing eller andra finansieringsformer.

Koncernens Finanspolicy

Enligt policyn skall riktvärdet för ränterisken i koncernens nettoposition vara en löptid på tolv månader. Policyn tillåter en avvikelse på –9/+12 månader från det fastställda riktvärdet. Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som ska godkännas av CFO. Säkringstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut

Per 31 december 2019 bestod koncernens räntebärande tillgångar av likvida medel som fördelades mellan bankmedel, kortfristig inlåning och kortfristiga placeringar. Den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar var mindre än en månad. Den genomsnittliga räntebindningstiden på utestående lån var 23 månader. Vid årsskiftet var genomsnittlig löptid på nettopositionen 21 (19) månader. Den genomsnittliga lånekostnaden uppgick till 2,9 (3,2) procent.

Omräkningsriskerna hanteras huvudsakligen genom att matcha skuldernas och tillgångarnas valutasammansättning eller med hjälp av finansiella derivat.

En förändring på en procent i den svenska kronan (SEK) i förhållande till de större valutorna har en nettopåverkan på övrigt totalresultat om cirka 423 (327) Mkr. En andel av investeringarna i utlandsverksamheter inom eurozonen och USA säkras. Den kvarvarande omräkningsrisken är en del av den strategiska riskhanteringen och säkras inte. Den totala omräkningseffekten på nettoinvesteringar i utlandsverksamheter var 947 (805) Mkr, vilket redovisas i övrigt totalresultat.

Säkringsredovisning – nettoinvesteringar i utlandsverksamhet

Koncernen använder 320 MEUR av den externa skulden i EUR och 200 MUSD av den externa skulden i USD för att reducera omräkningsexponeringen i EUR och USD. Valutakurseffekten från omräkningen av nettoinvesteringar redovisas i övrigt totalresultat. Säkringsreserven avseende nettoinvestering i utlandsverksamhet, som ingår i Omräkningsreserven i eget kapital, uppgår den 31 december 2019 till –620 (–482) Mkr före skatt. Ingen ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2019 och 2018.

Verkligt värde avseende finansiella instrument för säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet	2019	2018
Säkringsreserv	–620	–482
Redovisat i övrigt totalresultat	**–620**	**–482**
Totalt verkligt värde	**–620**	**–482**

Finansiering och hantering av likviditetsrisker

Kapitalstruktur

Koncernens finanspolicy föreskriver att kapitalstrukturen ska reflektera en rimlig balans mellan risk och pris/kapitalkostnad. Kapitalstrukturmålet på medellång till lång sikt för koncernen ska optimeras mellan kapitalkostnad, hänsyn till kreditbetyg/bransch, jämförelse och företagsspecifika riskfaktorer. Kapitalstrukturen ska analyseras på en återkommande basis som en del av den totala finansiella rapporteringsprocessen. Målet på längre sikt är att kapitalstrukturen skall möjliggöra en 'investment grade' kreditvärdering. För närvarande har koncernen en extern rating från Moodys på Ba1 och från Standard & Poors på BB+. Soliditeten per 31 december 2019, uppgick till 26,3 (29,0) procent, varav eget kapital uppgick till 63 648 (61 251) Mkr.

Långsiktig finansiering

Koncernens Finanspolicy

Finansieringsrisk är risken att koncernen inte ska ha tillgång till tillräcklig finansiering med godkända villkor vid varje given tidpunkt.

Allt utnyttjande av nya lån utvärderas mot framtida likviditetsbehov och investeringsplaner. Koncernen bör vid varje given tidpunkt ha tillgänglig avtalad finansiering för att täcka investeringar och lån som förfaller de närmaste tolv månaderna. För att begränsa refinansieringsrisken bör inte skulder som förfaller de närmaste tolv månaderna överstiga 25 procent av den totala skulden. Mindre än 50 procent av den långfristiga skulden bör vara föremål för refinansiering inom tre år.

Status vid årets slut

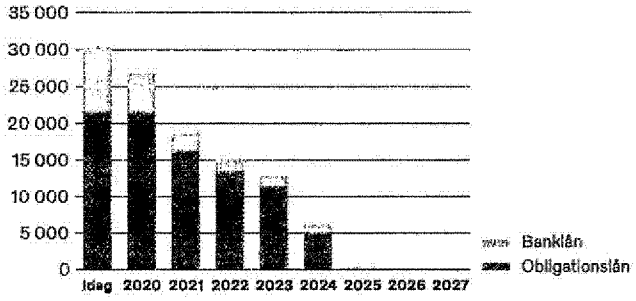
I februari och april har koncernen ställt ut två obligationer om 2 000 Mkr respektive 600 MEUR.

Koncernens utestående obligationslån och skulder till kreditinstitut, exklusive skulder hänförliga till leasingavtal och kapitaliserade transaktionskostnader, uppgick vid årsskiftet 2019 till 30 359 (23 615) Mkr. Återstående genomsnittlig löptid för utestående kreditfaciliteter var 3,0 (3,4) år. Skulder som förfaller inom de närmaste tolv månaderna uppgick vid årets slut till 13 procent. 50 procent av koncernens långfristiga skulder är föremål för refinansiering inom tre år, refinansieringsaktiviteter pågår.

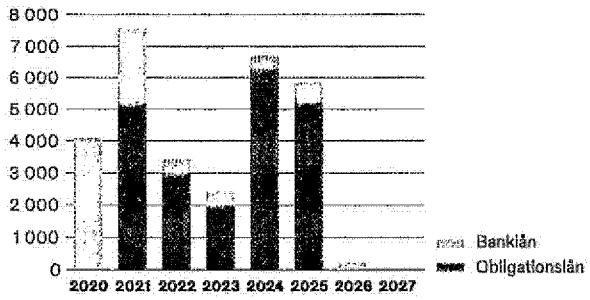
Tabellen nedan visar utestående lån per årsskiftet.

Externa lån	Valutaslag	Nominellt belopp i respektive valuta (miljoner)	SEK (miljoner)
Banklån	USD	642	5 978
Banklån	SEK	1 900	1 900
Obligationslån	EUR	1 600	16 730
Obligationslån	SEK	5 000	5 000
Övrigt	SEK	751	751
Totalt			**30 359**

Löptider obligationer och skulder till kreditinstitut, Mkr



Struktur för återbetalning av lån och obligationer, Mkr



För all extern finansiering föreligger det informationsåtaganden och avtalsenliga nyckeltal enligt Loan Market Association (LMA) och kapitalmarknadsstandard. Kvartalsvis beräknas nyckeltal, såsom EBITDA och nettoskuld, i syfte att bedöma hurvida villkoren i de finansiella avtalen är uppfyllda. Vid årsskiftet 2019 är samtliga villkor uppfyllda med god marginal.

Hantering av likviditetsrisker

Koncernens Finanspolicy

Likviditetsrisk är risken för att koncernen inte kommer att kunna fullgöra befintliga finansiella förpliktelser i tid. För att möta säsongsmässig volatilitet vad gäller likviditetsbehov ska koncernen alltid ha tillgång till avtalade kreditfaciliteter eller fria likvida medel motsvarande minst 15 procent av omsättningen. Kassaflödesprognoserna för de löpande tolv månaderna ligger till grund för bedömningen avseende likviditetsriskhanteringen.

Styrmodellen för säkring av transaktionsrisk är fastställd i finanspolicyn. Den föreskriver att Group Treasury föreslår en säkringsstrategi som ska godkännas av CFO. Strategin beskriver hur stor andel av CFaR som skall säkras och hur stora avvikelser som det finns mandat att göra. Syftet med avvikelsemandatet är att skapa utrymme med avseende på säkringstidpunkt. Säkringsstrategin revideras minst kvartalsvis.

Status vid årets slut

Koncernens fakturering till nationella säljbolag uttrycks huvudsakligen i lokala valutor. Det totala inflödet och utflödet i valutor fördelade sig enligt nedan tabell:

	Inflöde		Utflöde	
	2019	2018	**2019**	2018
CNY	24%	23%	25%	27%
EUR	28%	28%	50%	49%
GBP	7%	7%	1%	1%
JPY	3%	3%	7%	7%
USD	19%	20%	12%	10%
Övriga	19%	19%	5%	6%

Valutaterminer och optioner används för att reducera valutariskerna i förväntade framtida kassaflöden från försäljning och inköp i utländsk valuta. Transaktionsexponeringen i de kinesiska industribolagen säkras i Kina.

CFaR vid årsskiftet för det kommande årets kassaflöden, exklusive valutasäkringar, var cirka 5 (5) Mdr. Tabellen nedan visar andelen av de prognostiserade kassaflödena i utländsk valuta som är säkrade, uttryckt i både nominella termer och i CFaR. CFaR är högre än i nominella termer på grund av korrelationen mellan valutapar.

	0–24 månader		25–48 månader	
	2019	2018	**2019**	2018
Nominell hedge, %	31	33	6	8
CFaR inkl hedge, %	36	51	11	19

Löptider för kassaflödessäkringar (terminer och optioner), i miljoner, lokal valuta

Löptid	AUD	CAD	CHF	CNY	DKK	EUR	GBP	JPY	KRW	NOK	PLN	RUB	USD
1–12 månader	–256	–351	–256	–1 709	–503	1 472	–924	29 700	–235 510	–1 000	–68	–5 665	–1 923
13–24 månader	–16	–205	–162	—	–480	404	–500	6 000	–26 358	—	—	—	–1 377
25–36 månader	—	–101	–127	—	–120	77	–420	—	—	—	—	—	–690
37–48 månader	—	—	–48	—	—	11	–80	—	—	—	—	—	–40

Den genomsnittliga löptiden för valutakontrakt var 13 (14) månader. Marknadsvärdet för utestående derivat per 31 december 2019 var –5 458 (–2 319) Mkr.

Säkringsredovisning - kassaflödessäkring

De säkrade, högst sannolika prognostiserade flödena i utländsk valuta förväntas inträffa under de närmaste 48 månaderna. Vinster och förluster från valutakontrakt ackumuleras i övriga reserver i eget kapital per den 31 december 2019 och redovisas i resultaträkningen i den period under vilken de säkrade prognostiserade transaktionerna påverkar densamma, vilket framgår i löptidsanalysen ovan.

Säkringsreserven, vilken ingår i övriga reserver inom eget kapital, avseende kassaflödessäkringar uppgår den 31 december 2019 till –5 458 (–2 318) Mkr före skatt. Förändringen i reserven mellan 31 december 2018 och 31 december 2019 uppgår till –3 140 (–3 926) Mkr före skatt, vilket redovisas i övrigt totalresultat 2019. Balansen om –5 458 (–2 318) Mkr utgör, tillsammans med cross currency optioner vilka redovisas direkt i resultaträkningen, verkligt värde avseende derivat för kassaflödessäkring.

Framåtblickande effektivitetstest görs både när ett säkringskontrakt ingås och månadsvis på ackumulerad nivå. Testet görs genom att kritiska villkor (vilka är nominellt belopp, förfallodatum och valuta) jämförs för säkringsinstrumentet och det säkrade flödet. Om villkoren matchar samt kreditrisken för motparten inte har ändrats markant är säkringsförhållandet effektivt.

Verkligt värde avseende derivat för kassaflödessäkring	**2019**	2018
Säkringsreserv	–5 458	–2 318
Redovisat i övrigt totalresultat	**–5 458**	**–2 318**
Tidsvärde i optioner och cross currency optioner	—	–1
Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader	**—**	**–1**
Totalt verkligt värde	**–5 458**	**–2 319**

Omräkningsrisker

Koncernens Finanspolicy

Koncernens omräkningsrisk hänför sig främst till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. Denna exponering kan generera en positiv eller negativ påverkan på övrigt totalresultat i form av en omräkningsdifferens.

Vid omräkning av tillgångar och skulder i utländsk valuta som är hänförliga till den operativa verksamheten, såsom kundfordringar, leverantörsskulder och garantiavsättningar, uppstår en valutakurseffekt som påverkar rörelseresultatet. All omräkning av finansiella poster påverkar finansnettot.

Status vid årets slut

Tabellen nedan visar omräkningsrisken av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet per 31 december 2019.

	CNY	EUR	USD	JPY	MYR	Övriga	Totalt
Investeringar i utlandsverksamheter (Mkr)	28 962	5 141	3 354	1 017	843	2 986	42 303
Omräkningsrisk	**28 962**	**5 141**	**3 354**	**1 017**	**843**	**2 986**	**42 303**

Derivatinstrumentet klassificeras som en anläggningstillgång eller långfristig skuld om den säkrade postens återstående löptid uppgår till mer än tolv månader. Om den resterande löptiden är kortare än tolv månader klassificeras derivatinstrumentet som en omsättningstillgång eller en kortfristig skuld.

a) Säkring av verkligt värde

Syftet med säkring av verkligt värde är att säkra variationen i verkligt värde av skuld till fast ränta (emitterad obligation) från förändringar i relevant jämförande yield-kurva för dess hela löptid genom att konvertera betalningar med fast ränta till rörlig ränta (t ex STIBOR eller LIBOR) genom att använda ränteswappar (IRS). Kreditrisken är inte säkrad. Det fasta benet av IRS är matchad gentemot kassaflödet av den säkrade obligationen. På det sättet blir fastränteobligationen konverterad till en skuld till rörlig ränta. Förändringar i verkligt värde för derivat som identifierats som säkring av verkligt värde, och som uppfyller villkoren för säkringsredovisning, redovisas i resultaträkningen tillsammans med förändringar i verkligt värde hänförligt till räntekomponenten för den skuld (emitterad obligation) som gett upphov till den säkrade risken. Både vinster och förluster på de ränteswappar som säkrar upplåning till fast ränta och de förändringar i verkligt värde för den säkrade upplåningen till fast ränta som beror på ränterisk redovisas som en finansiell kostnad i resultaträkningen.

Om säkringen inte längre uppfyller kraven för säkringsredovisning löses verkligt värde justeringen av bokfört värde upp över resultaträkningen över kvarvarande löptid med hjälp av effektivräntemetoden.

b) Säkring av en nettoinvestering

Koncernen tillämpar säkringsredovisning av nettoinvestering i utlandsverksamhet. Säkring av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet avser säkringar som innehas för att reducera effekterna av förändringar i värdet på en nettoinvestering i utlandsverksamhet på grund av valutakursförändringar. Valutakursvinster och förluster från säkringsinstrumenten redovisas i övrigt totalresultat.

I händelse av avyttring, överförs det ackumulerade resultatet från säkringen direkt från omräkningsreserven inom eget kapital till resultaträkningen.

c) Kassaflödessäkring

Säkringsredovisning tillämpas på derivatinstrument som har förvärvats i syfte att säkra valutarisken i förväntade framtida kommersiella kassaflöden i utländsk valuta, samt på derivatinstrument som förvärvats i syfte att säkra prognosticerad råvarukonsumtion. Vid kassaflödessäkring redovisas derivatet i balansräkningen till verkligt värde, och förändringar i verkligt värde redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i övriga reserver i eget kapital. Verkligt värde som ackumulerats i övriga reserver i eget kapital återförs och redovisas i resultaträkningen i samma period som underliggande omsättning/kostnad för sålda varor redovisas.

Säkringsrelationen testas regelbundet fram till förfallodagen. Om de identifierade säkringsförhållandena inte längre bedöms som effektiva, redovisas förändringarna i verkligt värde på säkringsinstrumentet från den senaste tidpunkten när instrumentet bedömdes som effektivt i resultaträkningen. Om den säkrade transaktionen inte längre bedöms inträffa, överförs den ackumulerade vinsten eller förlusten från övrigt totalresultat till resultaträkningen och inkluderas i rörelseresultatet.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Redovisning av finansiella instrument innebär att vissa antaganden och bedömningar behöver göras:

- **Tillämpad affärsmodell vad gäller värdering av räntebärande tillgångar:** Det huvudsakliga syftet vad gäller innehavet av räntebärande tillgångar är är att erhålla avtalsenliga kassaflöden bestående av ränta och nominellt belopp. Räntebärande tillgångar säljs inte i den omfattning som krävs för att i frågasätta denna affärsmodell. Majoriteten av räntebärande tillgångar värderas därför till upplupna anskaffningsvärden.
- **Borttagande av kundfordringar:** Utställda fakturor säljs ibland till tredje part (bank eller finansiellt institut). Om kriterierna för borttagande av kundfordran inte är uppfyllda, redovisas fordran i balansräkningen.
- **Redovisningen av verkligt värdeförändringar avseende eget kapitalinstrument:** Kortfristiga placeringar inkluderar onoterade eget kapitalinstrument och det är av denna anledning svårt att regelbundet värdera dem till verkligt värde. Dessa placeringar omvärderas varje gång det sker en transaktion som påvisar vad det verkliga värdet vid tillfället uppgår till.

Finansiell risk

Koncernen är genom sin verksamhet exponerad för olika typer av finansiella risker såsom valutarisker, ränterisker, kreditrisker, råvaruprisrisker, finansieringsrisker samt likviditetsrisker.

Koncernens treasuryfunktion, Group Treasury, är ansvarig för hantering, policy och uppföljning av de finansiella riskerna, säkerställa att lämplig finansiering finns på plats genom lån och kreditfaciliteter samt hanterar koncernens likviditet. Hanteringen av finansiella risker styrs av koncernens finanspolicy som är antagen av styrelsen och är föremål för årlig översyn. Policyn är inriktad på att minimera påverkan från fluktuerande finansmarknader på koncernens finansiella resultat.

Valutarisk

I och med att varor och tjänster köps och säljs i andra valuta än SEK uppstår valutaexponering. Relativa förändringar i valutakurser har en direkt påverkan på koncernens rörelseresultat, balansräkning och kassaflöde.

Valutarisken är hänförlig till:

- förväntade framtida kassaflöden från försäljning och inköp i utländska valutor (transaktionsrisk)
- förändringar i värdet på tillgångar och skulder i utländsk valuta (omräkningsrisk)
- nettoinvesteringar i utlandsverksamhet (omräkningsrisk)

Transaktionsrisk

Koncernens Finanspolicy

Policyn för hantering av transaktionsrisker fastslår att upp till 80 procent av de framtida förväntade kassaflödena under de kommande 24 månaderna och upp till 60 procent av de framtida förväntade kassaflödena under de kommande 25 till 48 månaderna kan säkras med finansiella instrument; optioner, terminskontrakt eller kombinerade instrument med löptider som motsvarar den tidpunkt då kassaflödena förväntas inträffa. Säkringar av flöden som inträffar om mer än 48 månader kräver styrelsebeslut.

Vad gäller hanteringen av valutarisker, uttrycks transaktionsexponeringen i termer av 'Cash Flow at Risk' (CFaR), vilket är den maximala förlusten på ett år vid en 95 procent konfidensnivå som kan uppstå. CFaR måttet är baserat på kassaflödesprognoser, marknadsvolatilitet och korrelationer.

direkt hänförliga kostnader och intäkter aktiveras under kontraktsperioden med hjälp av effektivräntemetoden. Värdering av finansiella instrument till verkligt värde baseras på rådande marknadsnoteringar och genom att framtida kassaflöden diskonteras med hjälp av deposit/swapkurvan för kassaflödet i relevant valuta och beräkningen inkluderar riskantaganden. Valutaoptioner värderas med hjälp av Black & Scholes modellen. Värdering av råvaruderivat beräknas genom diskontering av skillnaden mellan kontrakterat terminspris och det vid balansdagen rådande terminspriset för kontraktsperioden.

Det verkliga värdet för en finansiell tillgång eller skuld speglar risken för utebliven fullgörelse inklusive motpartens kreditrisk för en tillgång och ett företags egen kreditrisk för en skuld. Koncernen har valt att använda motpartens PD ('Probability of Default', sannolikhet för fallissemang) baserat på Credit Default Swap kurva per motpart för att justera det positiva marknadsvärdet på derivatinstrument och företagscertifikat. Motsvarande justering för Volvo Car Group egen kreditrisk baseras på ett genomsnitt av PD för en jämförelsegrupp av biltillverkare.

Initial redovisning i samt borttagande från balansräkningen
Finansiella tillgångar och skulder redovisas i balansräkningen när koncernen blir part i de avtalsmässiga villkoren, dvs på transaktionsdagen.

En finansiell tillgång eller en del av en finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när alla väsentliga risker och förmåner som kan kopplas till tillgången har överförts till en tredje part. I det fall koncernen konkluderar att alla väsentliga risker och förmåner inte har överförts, så kvarstår tillgången i balansräkningen till den del det motsvarar risker och förmåner som bibehålls hos koncernen via dess löpande verksamhet.

En finansiell skuld eller en del av en finansiell skuld tas bort från balansräkningen när åtagandet enligt kontrakt har fullgjorts, blivit avbrutet eller har upphört.

Klassificering av finansiella tillgångar och skulder
Derivatinstrument samt vissa egetkapitalinstrument redovisas till verkligt värde via resultaträkningen. Ett fåtal egetkapitalinstrument redovisas i övrigt totalresultat.

Räntebärande finansiella tillgångar kategoriseras antingen som;
- Finansiella tillgångar redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde
- Finansiella tillgångar redovisade till verkligt värde via övrigt totalresultat

Klassificering baseras på grundval av både koncernens affärsmodell för förvaltningen av respektive finansiell tillgång och egenskaperna hos de avtalsenliga kassaflödena hänförliga till den finansiella tillgången. Koncernen tillämpar olika affärsmodeller för räntebärande instrument. Finansiella tillgångar som innehas för försäljning redovisas till verkligt värde via resultaträkningen och dessa består av räntebärande investeringar såsom företagscertifikat som klassificeras som kortfristiga placeringar. Resterande finansiella tillgångar i koncernen innehavs i syfte att erhålla avtalsenliga kassaflöden och de värderats till upplupet anskaffningsvärde.

Koncernen klassificerar finansiella skulder i följande kategorier:
- Finansiella skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Övriga finansiella skulder

Finansiella tillgångar och skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
I koncernens balansräkning utgörs kategorin finansiella instrument redovisade till verkligt värde via resultaträkningen av derivatinstrument, inklusive emitterade teckningsoptioner relaterade till aktierelaterade ersättningar (se Not 8 – Medelantal anställda, löner och ersättningar), egetkapitalinstrument samt företagscertifikat klassificerade som kortfristiga placeringar.

Förändringar i verkligt värde för dessa instrument redovisas i resultaträkningen. Beroende på avtalets syfte redovisas värdeförändringar antingen inom rörelseresultatet eller som finansiell intäkt eller kostnad. Derivat med positiva värden (orealiserade vinster) redovisas som övriga kort- eller långfristiga fordringar. Derivat med negativa värden (orealiserade förluster) redovisas som övriga kort- eller långfristiga skulder.

Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde
Finansiella instrument, som inte redovisas till verkligt värde via resultaträkningen (som beskrivs ovan), redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Tillgångar i denna kategori består av kundfordringar, övriga finansiella tillgångar samt kortfristig inlåning i banker som klassificeras som kortfristiga placeringar och likvida medel. Dessa finansiella tillgångar redovisas vid anskaffningstidpunkten i balansräkningen till verkligt värde plus transaktionskostnader och därefter till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde beräknas enligt effektivräntemetoden, där eventuella premiums eller rabatter samt direkt hänförliga transaktionskostnader aktiveras över avtalsperioden med tillämpning av effektivräntemetoden. Kundfordringar redovisas till det värde som förväntas erhållas, det vill säga med avdrag för befarade kundförluster. En kundförlust bedöms uppkomma när en händelse inträffat som indikerar att kunden inte kommer att kunna betala. En reservering för befarade kundförluster redovisas som en reduktion av omsättningen. Utöver en reserv för befarade kundförluster redovisar koncernen en reserv för förväntade kreditförluster. Värdet av denna baseras på en multipel bestående av vägd nedskrivningshistorik och framåtblickande makroekonomiska data.

Övriga finansiella skulder
Finansiella skulder till kreditinstitut, emitterade obligationer, leverantörsskulder och övriga finansiella skulder inkluderas i denna kategori. Upplupet anskaffningsvärde redovisas enligt effektivräntemetoden, där eventuella premiums eller rabatter samt direkt hänförliga transaktionskostnader aktiveras över avtalsperioden med tillämpning av effektivräntemetoden.

Övriga finansiella skulder redovisas vid anskaffningstidpunkten i balansräkningen till verkligt värde med avdrag för transaktionskostnader och därefter till upplupet anskaffningsvärde.

Säkringsredovisning
För att kunna tillämpa säkringsredovisning ska det finnas en direkt koppling mellan säkringen och den säkrade posten. När ett säkringsförhållande ingås, dokumenterar koncernen förhållandet mellan säkringsinstrumentet och den säkrade posten, liksom koncernens mål och strategi för att genomföra säkringstransaktioner. Koncernen dokumenterar också dess bedömning, både vid ingången av säkringsförhållandet och på löpande basis, huruvida derivatinstrumenten som används i säkringsförhållandet är effektiva i att matcha förändringar i verkligt värde eller kassaflöde avseende den säkrade posten.

Koncernen klassificerar säkringsförhållandet som antingen:
a) Säkring av verkligt värde
b) Säkring av en nettoinvestering, eller
c) Kassaflödessäkring

NOT 19 – KUNDFORDRINGAR OCH ÖVRIGA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR

Kundfordringar redovisas till upplupet anskaffningsvärde minskat med avsättningen för osäkra kundfordringar. Avsättning för kreditförluster på kundfordringar redovisas så snart det är sannolikt att en kreditförlust har inträffat. En kundförlust beräknas uppkomma när en händelse inträffat som indikerar att kunden inte kommer kunna betala. Kreditförlustreserven inkluderar även en generell reserv som baseras på makroekonomiska trender i olika länder. I dessa fall har det inte ägt rum någon händelse som indikerar att kunden inte kommer betala.

	31 dec 2019	31 dec 2018
Externa kundfordringar	7 818	7 037
Kundfordringar på närstående företag	5 425	6 667
Mervärdesskattefordringar	2 207	2 702
Förbetalda kostnader och upplupna intäkter	2 141	2 150
Övriga finansiella fordringar	281	1 001
Spärrade bankmedel	185	152
Övriga fordringar	4 041	3 870
Summa	**22 098**	**23 579**

Åldersanalys av kundfordringar	Kundfordringar ännu ej förfallna	1–30 dagar förfallna	30–90 dagar förfallna	>90 dagar förfallna	Summa
2019					
Kundfordringar brutto	11 732	454	356	829	13 371
Avsättningar för osäkra kundfordringar	–92	13	–39	–10	–128
Kundfordringar netto	**11 640**	**467**	**317**	**819**	**13 243**
2018					
Kundfordringar brutto	12 787	263	380	360	13 790
Avsättningar för osäkra kundfordringar	–15	–1	–59	–11	–86
Kundfordringar netto	**12 772**	**262**	**321**	**349**	**13 704**

Kundfordringar på 13 243 (13 704) Mkr inkluderar avsättningar för osäkra kundfordringar på 128 (86) Mkr samt avsättningar för potentiella framtida kreditförluster på 18 (20) Mkr. Per den 31 december 2019 uppgick reserven för kreditförluster för kundfordringar inklusive framtida kreditförluster till 1,09 (0,77) procent av totala kundfordringar. För kundfordringar som ännu ej förfallit till betalning eller varit föremål för nedskrivning bedöms kreditkvaliteten vara hög.

Kundfordringarnas storlek och geografiska spridning är tätt sammankopplad till fördelningen av koncernens försäljning och innehåller ej någon markant koncentration av kreditrisk hänförlig till enskilda kunder eller marknader.

Förändringar i reserven för osäkra fordringar specificeras nedan:	2019	2018
Ingående balans 1 januari	86	65
Nya avsättningar	57	37
Återföringar	–5	–3
Nedskrivningar	–12	–14
Omräkningsdifferens	2	1
Utgående balans 31 december	**128**	**86**

NOT 20 – FINANSIELLA RISKER OCH FINANSIELLA INSTRUMENT

Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella instrument är avtal som ger upphov till en finansiell tillgång i ett företag och en finansiell skuld eller egetkapitalinstrument i ett annat företag. Finansiella tillgångar redovisas initialt till verkligt värde plus transaktionskostnader, förutom vad gäller de finansiella tillgångar som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen. Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen redovisas initialt till verkligt värde, medan hänförliga transaktionskostnader redovisas i resultaträkningen.

Finansiella skulder redovisas initialt till verkligt värde med avdrag för transaktionskostnader, förutom vad gäller de finansiella skulder som redovisas till verkligt värde via resultaträkningen. Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen redovisas initialt till verkligt värde, medan hänförliga transaktionskostnader redovisas i resultaträkningen.

Finansiella tillgångar i koncernens balansräkning inkluderar räntebärande investeringar (kortfristiga placeringar), kundfordringar, övriga finansiella tillgångar, derivatinstrument med positiva värden samt likvida medel. Derivatinstrument inkluderar terminskontrakt, optioner och swappar.

Finansiella skulder i koncernens balansräkning utgörs främst av skulder till kreditinstitut, emitterade obligationer, leverantörsskulder, övriga finansiella skulder och derivatinstrument, inklusive emitterade teckningsoptioner relaterade till aktierelaterade ersättningar (se Not 8 – Medelantal anställda, löner och ersättningar).

Finansiella tillgångar och skulder värderas till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde beroende på deras initiala klassificering. Verkligt värde definieras som det pris som skulle erhållas vid en försäljning av en tillgång eller den ersättning som skulle erläggas för att överföra en skuld i en normal transaktion mellan marknadsaktörer vid tillfället då värdering görs. Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter och

NOT 17 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR

	31 dec 2019	31 dec 2018
Spärrade bankmedel	145	188
Kapitalförsäkringar	381	337
Deposition av hyra	60	57
Derivat, långfristig del	214	310
Övriga långfristiga fordringar	654	679
Övrigt	1 799	1 411
Summa	**3 253**	**2 982**

NOT 18 – VARULAGER

Varulager inkluderar lager av råvaror, förbrukningsmaterial och förrådsartiklar, halvfabrikat, varor under tillverkning, färdigvaror och handelsvaror. Varulager inkluderar även tillgångar under operationell leasing med en löptid som är kortare eller lika med tolv månader. Varulager redovisas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet på balansdagen. Anskaffningsvärdet omfattar inköpskostnader, produktionskostnader och övriga utgifter som uppkommer när lagret överförs till dess nuvarande plats och skick.

Anskaffningsvärdet för varulager av likartade tillgångar fastställs med hjälp av först in, först ut metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet beräknas som det uppskattade försäljningspriset i den löpande verksamheten med avdrag för uppskattade kostnader hänförliga till färdigställande och försäljning. Likvärdiga produkter grupperas och värderas tillsammans. Inventering av varulager genomförs årligen, eller oftare om lämpligt, för att verifiera redovisade värden.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Nettoförsäljningsvärdet utgörs av det värde som koncernen förväntas realisera från försäljning av bilar och komponenter samt på framtida försäljningsutveckling eller behov (för komponenter) men tar också hänsyn till inkurans. En oväntad framtida negativ utveckling av marknadsförhållanden kan leda till en justering i förväntad försäljning, krav och uppskattade försäljningsprisantaganden som kan kräva en justering av det redovisade värdet på varulagret.

	31 dec 2019	31 dec 2018
Råmaterial och förbrukningsmaterial	112	145
Varor under tillverkning	8 359	7 558
Tillgångar under operationell leasing	8 735	6 886
Färdiga varor och handelsvaror	21 705	20 574
Summa	**38 911**	**35 163**
Varav inkuransreserv:	*–693*	*–522*

Kostnad för sålda varor avseende varulagerförändringar som redovisas i resultaträkningen uppgår till 212 945 (195 002) Mkr. Tillgångar under operationell leasing består av sålda bilar med återköpsavtal där löptiden är kortare än eller lika med tolv månader.

NOT 16 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Materiella anläggningstillgångar redovisas när koncernen har kontroll över tillgången, det är sannolikt att tillgången kommer att generera framtida ekonomiska fördelar och dess anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Materiella anläggningstillgångar värderas och redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och i förekommande fall nedskrivningar. Utgifter för materiella anläggningstillgångar som uppkommer efter förvärvet ökar anskaffningsvärdet enbart i den mån det är sannolikt att koncernen kommer att erhålla framtida ekonomisk nytta från dessa tillkommande utgifter. Låneutgifter inkluderas i anskaffningsvärdet om en tillgång tar mer än tolv månader i anspråk att färdigställa för avsedd användning eller försäljning, en så kallad kvalificerad tillgång.

Utgifter för reparation och underhåll kostnadsförs i den period när de uppkommer.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Materiella anläggningstillgångar som har bestämd nyttjandeperiod skrivs av systematiskt. Ledningen utvärderar regelbundet väsentliga tillgångars nyttjandeperiod och justeringar görs i förekommande fall. Om den uppskattade nyttjandeperioden revideras kan justeringen resultera i ökade avskrivningar i framtida perioder.

Om det föreligger indikationer som visar på att framtida ekonomiska fördelar för en tillgång(ar) har minskat, genomförs en nedskrivningsprövning. En nedskrivning redovisas om en tillgångs redovisade värde överstiger dess återvinningsvärde. För att beräkna en tillgångs(ars) återvinningsvärde måste vissa uppskattningar göras rörande framtida kassaflöden, avkastningskrav och andra adekvata antaganden. De uppskattade framtida kassaflödena baserar sig på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållandena som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd och baserar sig på interna verksamhetsplaner och prognoser. Planerna baseras på förväntningar avseende framtida marknadsandelar, tillväxt samt produktlönsamhet.

	Byggnader och mark[1][2][3][4]	Maskiner och inventarier[1][2][3][4]	Pågående arbeten[3]	Tillgångar under operationell leasing	Summa
Anskaffningsvärden					
Ingående balans per 1 januari 2018	17 704	96 542	8 622	3 005	125 873
Nyanskaffningar under året	813	8 066	4 610	1 330	14 819
Anskaffningar genom rörelseförvärv	83	—	—	—	83
Försäljning och utrangering	–559	–6 399	–179	–1 362	–8 499
Omklassificeringar	3 002	4 726	–7 728	—	—
Omräkningsdifferens	331	834	462	—	1 627
Utgående balans per 31 december 2018	**21 374**	**103 769**	**5 787**	**2 973**	**133 903**
Effekt vid övergång till IFRS 16	6 330	648	—	—	6 978
Nyanskaffningar under året	1 011	7 207	3 012	2 301	13 531
Försäljning och utrangering	–169	–3 086	–1	–1 535	–4 791
Omklassificeringar	1 857	2 430	–4 139	—	148
Omräkningsdifferens	321	729	100	—	1 150
Utgående balans per 31 december 2019	**30 724**	**111 697**	**4 759**	**3 739**	**150 919**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar					
Ingående balans per 1 januari 2018	–8 824	–58 799	—	–428	–68 051
Årets avskrivningar	–719	–6 974	—	–310	–8 003
Försäljning och utrangering	156	6 015	—	288	6 459
Omräkningsdifferens	–144	–433	—	—	–577
Utgående balans per 31 december 2018	**–9 531**	**–60 191**	**—**	**–450**	**–70 172**
Årets avskrivningar[5]	–1 839	–7 673	—	–405	–9 917
Försäljning och utrangering	137	2 163	—	359	2 659
Omklassificeringar	–90	–110	—	—	–200
Omräkningsdifferens	–88	–220	—	—	–308
Utgående balans per 31 december 2019	**–11 411**	**–66 031**	**—**	**–496**	**–77 938**
Redovisat värde per 31 december 2018	**11 843**	**43 578**	**5 787**	**2 523**	**63 731**
Redovisat värde per 31 december 2019	**19 313**	**45 666**	**4 759**	**3 243**	**72 981**

1) Byggnader och mark inkluderar nyttjanderättstillgångar med 5 657 (45) Mkr, Maskiner och inventarier inkluderar nyttjanderättstillgångar med 558 (96) Mkr och Pågående arbeten inkluderar nyttjanderättstillgångar med 23 (22) Mkr. För mer information avseende leasingavtal, se Not 7 – Leasing.
2) Årets avskrivningar inkluderar nedskrivningar om –10 (–66) Mkr och försäljningskostnader om –27 (—) Mkr. För mer information om avskrivningar, se Not 9 – Avskrivningar.
3) Koncernen har inga inteckningar i materiella anläggningstillgångar. För mer information om ställda säkerheter, se Not 28 – Ställda säkerheter.
4) Maskiner och inventarier inkluderar kapitaliserade utvecklingskostnader om 5 (—) Mkr. Byggnader och mark inkluderar kapitaliserade utvecklingskostnader om 8 (79) Mkr.
5) Övergången till IFRS 16 har resulterat i ökade avskrivningar under året. Årets avskrivningar relaterat till Byggnader och mark inkluderar nyttjanderättstillgångar med –981 (—) Mkr samt Maskiner och inventarier inkluderar nyttjanderättstillgångar med –221 (—) Mkr.

En tillgång nedskrivningsprövas genom att tillgångens återvinningsvärde beräknas. Nedskrivningar redovisas i resultaträkningen ner till tillgångens återvinningsvärde om detta belopp är lägre än det redovisade värdet. Återvinningsvärdet i form av dess nyttjandevärde baseras på en diskonterad kassaflödesmodell där antaganden om förväntade kassaflöden, avkastningskrav och andra antaganden är relevanta för att fastställa värdet. De uppskattade framtida kassaflödena baseras på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållandena som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd och dessa baserar sig på interna affärsplaner och prognoser. Bedömningen av framtida kassaflöden görs utifrån ledningens långsiktiga planer som är gällande vid tidpunkten för nedskrivningsprövningen. Planerna baseras på förväntningar avseende framtida marknadsandelar, tillväxt samt produktlönsamhet.

	Aktiverad produkt-utvecklings kostnad[1][4]	Mjukvara och system-applikationer	Varumärken och goodwill[2]	Övriga immateriella tillgångar[3]	Summa
Anskaffningsvärden					
Ingående balans per 1 januari 2018	31 838	3 167	4 219	12 005	51 229
Nyanskaffningar under året	6 444	726	5	387	7 562
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	—	22	—	22
Försäljning och utrangering	–334	–47	–507	–22	–910
Omklassificeringar	—	13	–4	2	11
Omräkningsdifferens	32	–7	—	50	75
Utgående balans per 31 december 2018	**37 980**	**3 852**	**3 735**	**12 422**	**57 989**
Nyanskaffningar under året	8 088	576	—	103	8 767
Försäljning och utrangering	–28	–424	–20	–7 052	–7 524
Omklassificeringar	3	65	23	2	93
Omräkningsdifferens	—	–6	—	38	32
Utgående balans per 31 december 2019	**46 043**	**4 063**	**3 738**	**5 513**	**59 357**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar					
Ingående balans per 1 januari 2018	–12 371	–1 839	—	–9 048	–23 258
Årets avskrivningar	–4 563	–213	—	–434	–5 210
Försäljning och utrangering	97	31	—	9	137
Omklassificeringar	—	–7	—	—	–7
Omräkningsdifferens	—	1	—	–26	–25
Utgående balans per 31 december 2018	**–16 837**	**–2 027**	**—**	**–9 499**	**–28 363**
Årets avskrivningar	–4 872	–287	—	–472	–5 631
Försäljning och utrangering	—	414	17	7 048	7 479
Omklassificeringar	–1	–15	–21	–4	–41
Omräkningsdifferens	—	6	—	–21	–15
Utgående balans per 31 december 2019	**–21 710**	**–1 909**	**–4**	**–2 948**	**–26 571**
Redovisat värde per 31 december 2018	**21 143**	**1 825**	**3 735**	**2 923**	**29 626**
Redovisat värde per 31 december 2019	**24 333**	**2 154**	**3 734**	**2 565**	**32 786**

1) Aktiverad produktuveckling inkluderar kapitaliserade låneutgifter om 133 (154) Mkr. En räntesats på 2,6 (2,6) procent har tillämpats vid beräkning av kapitaliserade låneutgifter.
2) Av det redovisade värdet per 31 december 2019 uppgår Goodwill till 136 (134).
3) Övriga immateriella tillgångar avser licenser, återförsäljarnätverk och patent.
4) Omklassificering av Forsknings- och utvecklingskostnader (hänförliga till avskrivning av immateriella anläggningstillgångar sålda till Polestar) till Kostnad *för sålda varor uppgick till 1 195 Mkr för helåret 2018.*

Vid nedskrivningsprövning beräknas tillgången eller tillgångarnas återvinningsvärde baserat på nuvärdet av framtida kassaflöden som tillgången väntas generera. Volvo Cars anses i denna beräkning vara en enda kassagenererande enhet. Antagandet av framtida marknadsandel, marknadstillväxt och Volvo Cars förväntade resultat i denna miljö är grunden för värderingen.

Företagsledningens affärsplan för 2020–2023 används som grund för beräkningen. Koncernen förväntas upprätthålla en stabil lönsamhet över tid. Efter utgången av den period som täcks av affärsplanen, baseras framtida kassaflöden på samma tillväxttakt och kassaflöde som för det senaste året i beräkningen i evighet. Affärsplanen är en integrerad del av koncernens finansiella planeringsprocess och representerar ledningens bästa bedömningar av de ekonomiska förhållanden som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd. Processen för framtagandet av affärsplanen bygger på bolagets historiska och aktuella finansiella resultat och ställning med antaganden avseende marginalutveckling, fasta kostnader samt nya investeringar vilka baseras på det aktuella årets finansiella ställning med beaktande av vad som är möjligt att förutse avseende yttre omständigheter. Yttre faktorer som volymer i bransch och segment, valutakurser, råmaterial etc. är baserade på externa bedömningar från analytiker och banker. För 2019 föreligger inget behov av nedskrivning då återvinningsvärdet överstiger det redovisade värdet på tillgångarna. Ett känslighetstest har utförts för att bedöma huruvida en negativ justering med en procentenhet avseende marginalutvecklingen eller av diskonteringsräntan skulle resultera i ett nedskrivningsbehov. Diskonteringsräntan före skatt var 11,5 (10,3) procent. Inget nedskrivningsbehov föreligger baserat på detta test.

avseende underskottsavdrag, 5 441 (7 194) Mkr, är 4 109 (4 136) Mkr hänförliga till Sverige och de har en obegränsad nyttjandeperiod. 1 230 (2 987) Mkr är hänförligt till USA och dessa underskottsavdrag förväntas kunna användas innan dess förfallotid. Bedömningen är att koncernen kommer att generera tillräcklig vinst de kommande åren för att kunna nyttja även resterande del av de aktiverade underskottsavdragen.

Uppskjuten skatt som kan uppkomma vid utdelning av återstående fria vinstmedel i utländska dotterföretag har inte redovisats då de antingen kan delas ut utan beskattning eller då koncernen avser att återinvestera medel utanför Sverige.

Förändringar i uppskjutna skattefordringar och skulder under rapportperioden	31 dec 2019	31 dec 2018
Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter 1 januari	4 898	2 581
Uppskjutna skatteintäkter/kostnader redovisade via resultaträkningen	-300	929
Förändringar i uppskjutna skatter redovisade direkt över övrigt totalresultat	1 483	1 219
Valutakurspåverkan	219	169
Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter den 31 december	**6 300**	**4 898**

Uppskjutna skattefordringar avseende underskottsavdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att dessa kan utnyttjas mot skattepliktiga inkomster inom nedan angivna nyttjandeperioder. I enlighet med föregående år har uppskjuten skattefordran redovisats på samtliga underskottsavdrag och per den 31 december 2019 uppgick dessa underskottsavdrag till 25 093 (31 682) Mkr. Skatteeffekten av dessa underskottsavdrag redovisas som en tillgång. Underskottsavdragens förfalloperiod framgår i nedanstående tabell.

Förfalloår för underskottsavdrag	31 dec 2019	31 dec 2018
Förfallodatum		
2020	—	—
2021	—	6
2022	—	1
2023	17	76
2024	64	—
2025–	25 012	31 599
Summa	**25 093**	**31 682**

NOT 15 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

En immateriell anläggningstillgång redovisas när tillgången är identifierbar, koncernen kan kontrollera tillgången och den förväntas generera framtida ekonomiska fördelar. Immateriella anläggningstillgångar omfattar produktutveckling, licenser och patent, varumärken, goodwill, återförsäljarnätverk och investeringar i IT-system och mjukvara. Immateriella anläggningstillgångar såsom varumärken, goodwill och återförsäljarnätverk identifieras och värderas till verkligt värde normalt i samband med företagsförvärv vilket utgör tillgångens anskaffningsvärde.

Både förvärvade och internt upparbetade immateriella tillgångar redovisas till sina respektive anskaffningsvärden, med avdrag för avskrivningar (med undantag av goodwill och varumärken) och i förekommande fall gjorda nedskrivningar. Goodwill och varumärken redovisas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten efter avdrag för eventuella tillkommande ackumulerade nedskrivningar. När det är tillämpbart inkluderas interna kostnader direkt hänförliga till utvecklingen av immateriella tillgångar i anskaffningsvärdet. Lånekostnader inräknas i anskaffningsvärdet för de tillgångar som tar betydande tid i anspråk att färdigställa för avsedd användning. Tillkommande utgifter för immateriella tillgångar ökar anskaffningsvärdet endast om det är sannolikt att den kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar. Alla övriga tillkommande utgifter kostnadsförs i den period de uppkommer.

Aktiverade utgifter för utveckling

Koncernens forsknings- och utvecklingskostnader delas upp i två faser, konceptutveckling och produktutveckling. Utgifter under konceptutvecklingsfasen redovisas i resultaträkningen när de uppstår. Dessa kostnader avser forsknings-och utvecklingskostnader som uppstår i ett tidigt skede i utvecklingsfasen av nya produkter, där det slutliga utfallet av projektet är osäkert och där det kan finnas olika vägval att göra i det fortsatta projektet.

När ett forsknings-och utvecklingsprojekt har framskridit så långt att det går att identifiera ett framtida projekt som bedöms kunna generera framtida ekonomiska fördelar, så anses projektet ha nått produktutvecklingsfasen. Utvecklingskostnader för nya produkter, produktionssystem och mjukvara aktiveras om vissa kriterier är uppnådda. Aktiverade utvecklingskostnader omfattar alla kostnader som direkt kan hänföras till produktutvecklingsfasen och som syftar till att färdigställa tillgången. Alla andra utvecklingskostnader kostnadsförs i takt med att de uppkommer. Utvecklingskostnader som tidigare kostnadsförts redovisas inte som tillgång i efterföljande period.

Utvecklingskostnader som kontraktuellt delas med andra intressenter och där koncernen kontrollerar en andel av produkterna som är under utveckling, antingen genom licens eller genom att koncernen äger patent, redovisas som immateriella tillgångar. Den aktiverade tillgången återspeglar koncernens andel av produkten, i den utsträckning som:

- tillgången kontrolleras av koncernen,,
- kostnaden uppkommer som en del av produktutvecklingen och
- villkoren för aktivering är uppfyllda.

I de fall som utvecklad teknik har sålts och därför inte kontrolleras av koncernen, kostnadsförs dessa utvecklingskostnader som Kostnad såld vara vid tidpunkten för försäljning. I de fall intäkten redovisas över tid används nedlagda kostnader för att bedöma färdigställandegraden. För mer information se Not 2 – Intäkter.

Övriga immateriella tillgångar och goodwill

Immateriella anläggningstillgångar med bestämda nyttjandeperioder skrivs systematiskt av över dess nyttjandeperiod. Ledningen utvärderar regelbundet tillgångarnas nyttjandeperiod. Om förutsättningarna förändras så att den uppskattade nyttjandeperioden måste revideras kan det resultera i ökade avskrivningar i framtida perioder. Immateriella tillgångar med bestämda nyttjandeperioder prövas för nedskrivning om det föreligger en indikation på att värdet har sjunkit. Immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod, såsom varumärken, goodwill och andra immateriella tillgångar som ännu ej är färdiga att tas i bruk, prövas årligen för nedskrivning eller när det föreligger en indikation på att värdet har sjunkit.

NOT 14 – SKATTER

Inkomstskatter

Koncernens skattekostnader utgörs av aktuell och uppskjuten skatt. Skatten redovisas i resultaträkningen förutom när den underliggande transaktionen redovisas direkt i eget kapital eller övrigt totalresultat, varvid relaterad skatt också redovisas i eget kapital eller övrigt totalresultat.

Aktuell skatt är den skatt som ska erläggas eller erhållas för innevarande år. Aktuell skatt omfattar även justeringar av aktuell skatt avseende tidigare perioder. Uppskjuten skatt beräknas enligt balansräkningsmetoden på alla temporära skillnader, med undantag av goodwill, som uppkommer mellan skattemässiga och redovisade värden på tillgångar och skulder.

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder värderas till nominella värden och till de skattesatser som väntas gälla när tillgången realiseras eller skulden regleras, enligt de skattesatser och skatteregler som har beslutats eller i praktiken har beslutats per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar hänförliga till avdragsgilla temporära skillnader och förlustavdrag redovisas i den omfattning det är sannolikt att de kommer att utnyttjas i framtiden.

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredovisas när de är hänförliga till samma skattemyndighet och när ett bolag eller en grupp av bolag har för avsikt att nettoreglera dem och det berörda bolaget har laglig rätt att kvitta skattefordringar mot skatteskulder.

Skattelagstiftningen i Sverige och i vissa andra länder tillåter att ett företag skjuter upp skattebetalningar genom avsättning till obeskattade reserver. Dessa poster behandlas som temporära skillnader i koncernens balansräkning, där de obeskattade reserverna fördelas mellan uppskjuten skatteskuld och eget kapital. I koncernens resultaträkning fördelas en avsättning till, eller en återläggning från, obeskattade reserver mellan uppskjuten skatt och årets resultat.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Uppskjutna skattefordringar

Beräkning av uppskjutna skattefordringar kräver att antaganden görs med hänsyn till framtida beskattningsbara intäkter och tidpunkten för när uppskjutna skattefordringar kan nyttjas. Dessa antaganden beaktar det prognostiserade beskattningsbara resultatet. Värderingen av uppskjutna skattefordringar är föremål för osäkerhet och det verkliga utfallet kan avvika från bedömningar på grund av exempelvis framtida förändringar i affärsklimatet och ändrade skatteregler, etc. En bedömning görs vid varje balansdag med avseende på sannolikheten för att den uppskjutna skattefordran kommer att kunna utnyttjas. Vid behov justeras det redovisade värdet på den uppskjutna skattefordran. Bedömningarna kan påverka periodens resultat både positivt och negativt.

Inkomstskatt redovisad i resultaträkningen	2019	2018
Aktuell inkomstskatt för perioden	–3 100	–3 982
Aktuell inkomstskatt hänförlig till tidigare år	–41	36
Uppskjuten skatt	–300	929
Övriga skatter	–124	–119
Summa	**–3 565**	**–3 136**

Information avseende innevarande års skattekostnad jämfört med skattekostnader baserade på den tillämpliga svenska skattesatsen	2019	2018
Periodens resultat före skatt	13 168	12 917
Skatt enligt gällande svensk skattesats, 21,4% (22%)	–2 818	–2 842
Rörelseinkomster/kostnader, ej beskattningsbara	62	–55
Övriga skatter, ej beskattningsbara	–124	–119
Kapitalvinster-/eller förluster, ej beskattningsbara	–184	–19
Skillnad i verksamhetsländers skattesatser	–216	18
Omvärdering av uppskjuten skatt på grund av ändrad skattesats	–62	–84
Omprövning av tidigare ej värderade underskott och övriga temporära skillnader	–215	–28
Övrigt	–8	–7
Summa	**–3 565**	**–3 136**

Inkomstskatt redovisad direkt över övrigt totalresultat	2019	2018
Uppskjuten skatt		
Skatteeffekt på kassaflödessäkringar	–661	–814
Skatteeffekt på grund av omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	–792	–404
Skatteeffekt på omräkningsdifferens avseende säkringsredovisning för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	–30	–1
Summa	**–1 483**	**–1 219**

Specifikation av uppskjutna skattefordringar	31 dec 2019	31 dec 2018
Goodwill som uppkommer ur förvärvet av nettotillgångar i verksamheten	161	183
Pensionsavsättningar	2 489	1 715
Outnyttjade underskottsavdrag	5 441	7 194
Reserv för orealiserade vinster i varulager	78	19
Garantiavsättningar	1 382	1 262
Marknadsvärdering avseende derivat	1 074	528
Övriga temporära skillnader	6 370	5 827
Summa uppskjutna skattefordringar	**16 995**	**16 728**
Kvittning av tillgångar/skulder	–9 720	–10 142
Summa uppskjutna skattefordringar, netto	**7 275**	**6 586**

Specifikation av uppskjutna skatteskulder	31 dec 2019	31 dec 2018
Anläggningstillgångar	7 771	6 788
Obeskattade reserver	219	648
Leasingobjekt	2 664	3 858
Övriga temporära skillnader	41	536
Summa uppskjutna skatteskulder	**10 695**	**11 830**
Kvittning av tillgångar/skulder	–9 720	–10 142
Summa uppskjutna skatteskulder, netto	**975**	**1 688**

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredovisas då posterna är hänförliga till inkomstskatter debiterade av samma skattemyndighet antingen på samma beskattningsbara enhet eller olika beskattningsbara enheter, vilka avser att antingen reglera aktuella skatteskulder och fordringar på nettobasis eller att realisera tillgångarna och reglera skulderna samtidigt.

Uppskjutna skattefordringar redovisas i de länder och med de belopp där koncernen förväntar sig att kunna generera tillräcklig beskattningsbar inkomst i framtiden för att kunna nyttja dessa skattereduktioner.

Merparten av underskottsavdragen är hänförliga till länder där nyttjandetiden för avdragen är lång eller obegränsad, framför allt Sverige och USA. Av de aktiverade uppskjutna skattefordringarna

Nedan följer sammandrag av finansiell information för koncernens väsentliga joint ventures.

	V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]		Volvofinans Bank AB[2] [11]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5] [12]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4] [13]		Zenuity AB[3] [14]	
Sammandragen information från balansräkningar	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018
Röst-och ägarandel i procent	50	50	50	50	50	50	30	30	50	50
Anläggningstillgångar	60	133	37 162	37 393	10 094	5 691	13 126	9 211	456	474
Likvida medel	199	200	2 622	1 185	2 178	2 283	2 134	624	326	498
Övriga omsättningstillgångar	254	159	4 474	4 734	2 723	3 886	9 165	10 477	176	162
Summa tillgångar	**513**	**492**	**44 258**	**43 312**	**14 995**	**11 860**	**24 425**	**20 312**	**958**	**1 134**
Eget kapital[8]	469	447	4 103	3 782	6 075	5 051	11 448	10 442	697	910
Långfristiga skulder[8] [9]	13	28	37 659	37 077	145	24	3 377	430	40	51
Kortfristiga skulder[10]	31	17	2 496	2 453	8 775	6 785	9 600	9 440	221	173
Summa eget kapital och skulder	**513**	**492**	**44 258**	**43 312**	**14 995**	**11 860**	**24 425**	**20 312**	**958**	**1 134**

8) Eget kapital och långfristiga skulder är i förekommande fall justerade med andelen av obeskattade reserver.
9) I Volvofinans Bank AB innefattar de långfristiga skulderna finansiella skulder på 36 775 (35 879) Mkr.
10) I Polestar Automotive (Shanghai) Co.,Ltd innefattar de kortfristiga skulderna finansiella skulder på 4 980 (4 737) Mkr.
11) Volvofinans Bank ABs kapitalandel i koncernen är intagen med ett kvartals förskjutning.
12) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och dess dotterföretag Polestar Performance AB, Polestar Holding AB, Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd, Polestar Automotive Consulting Service (Shanghai) Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd, Polestar Automotive USA Inc, Polestar Automotive UK Ltd, Polestar Automotive Netherlands B.V., Polestar Automotive Norway AS, Polestar Automotive Canada Inc, Polestar Automotive Belgium BV, Polestar Automotive Germany GmbH och Polestar Automotive Sweden AB.
13) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Lynk & Co Investment Co., Ltd och dess dotterföretag Kai Yue Zhangjiakou Component Manufacturing Co., Ltd, Lynk & Co Automobile Sales Co., Ltd, Lynk & Co Auto Technology (Taizhou) Co., Ltd, Lynk & Co International AB, Lynk & Co Hong Kong Investment Co., Ltd, Lynk & Co Europe AB och Yuyao Lynk & Co Automobile Part Co., Ltd.
14) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Zenuity AB och dess dotterföretag Zenuity GmbH, Zenuity Inc och Zenuity Software Technology Co., Ltd.

	V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]		Volvofinans Bank AB[2] [11]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5] [12]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4] [13]		Zenuity AB[3] [14]	
Sammandragen information om resultat och totalresultat	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018
Omsättning	916	826	4 729	4 419	721	454	23 673	22 635	35	39
Resultat från kvarvarande verksamheter[15] [16] [17] [18] [19]	916	826	325	319	–1 511	–520	694	764	–1 316	–1 086
Årets resultat	**916**	**826**	**325**	**319**	**–1 511**	**–520**	**694**	**764**	**–1 316**	**–1 086**
Övrigt totalresultat	—	—	—	—	**85**	—	**–9**	**–4**	**3**	**8**
Summa övrigt totalresultat	**916**	**826**	**325**	**319**	**–1 426**	**–520**	**685**	**760**	**–1 313**	**–1 078**
Erhållen utdelning från joint venturebolag under året	—	—	49	240	—	—	—	—	—	—

15) I V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med –73 (–73) Mkr.
16) I Volvofinans Bank AB innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med –6 (–4) Mkr.
17) I Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med –276 (–33) Mkr, ränteintäkter på 124 (45) Mkr och räntekostnader på –174 (–23) Mkr.
18) I Lynk & Co Investment Co., Ltd innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med –1 268 (–877) Mkr och ränteintäkter på 14 (12) Mkr.
19) I Zenuity AB innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med –113 (–92) Mkr, ränteintäkter på 5 (4) Mkr och räntekostnader på –5 (–3) Mkr.

Avstämning av finansiell information i sammandrag återges nedan till det bokförda värdet av koncernens innehav i joint ventures.

	V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]		Volvofinans Bank AB[2] [11]		Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5] [12]		Lynk & Co Investment Co., Ltd[4] [13]		Zenuity AB[3] [14]	
Avstämning av finansiell information i sammandrag	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018	**2019**	2018
Nettotillgång i joint venture	469	447	4 103	3 782	6 075	5 051	11 448	10 442	697	910
Koncernens ägarandel i joint venture	50%	50%	50%	50%	50%	50%	30%	30%	50%	50%
Justering för skillnader i redovisningsprinciper	–3	–27	—	—	—	—	—	—	—	—
Goodwill	—	—	376	376	—	—	—	—	—	—
Justering för transaktion under gemensamt bestämmande inflytande	—	—	—	—	—	—	11	–7	—	—
Elimnering av internvinst, netto efter valutaeffekt	—	—	—	—	–1 843	–1 238	—	—	—	—
Kapitalinjektion från andra investerare än Volvo Cars	—	—	—	—	—	—	—	—	–139	–352
Åtagande att täcka ackumulerade negativa resultat klassificerade som Övriga långfristiga skulder	—	—	—	—	—	—	—	—	–210	–103
Redovisat värde av innehav i joint ventures	**232**	**197**	**2 427**	**2 267**	**1 195**	**1 288**	**3 446**	**3 126**	—	—

Betydande begränsningar

I de kinesiska joint venturebolagen finns vissa legala restriktioner som begränsar koncernens möjligheter att fritt flytta kapital från dessa bolag.

Innehav i joint ventures och intresseföretag	31 dec 2019	31 dec 2018
Vid årets början/förvärvat anskaffningsvärde	7 003	5 480
Andel av årets resultat	–168	67
Investering i Zenuity AB[3]	550	600
Investering i GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd[6]	—	37
Omklassificering från dotterföretag till joint venture[5]	—	1 887
Elimnering av internvinst[5]	–891	–1 252
Kapitalinjektion till joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[5]	1 153	846
Åtagande att täcka ackumulerade negativa resultat klassificerade som Övriga långfristiga skulder[3]	107	–59
Återbetalt kapitaltillskott V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	–418	–464
Utdelningar	–67	–240
Omräkningsdifferens	139	101
Summa	**7 408**	**7 003**

Koncernens redovisade värde av andelar i joint ventures och intresseföretag:	Org.nr.	Säte	Procentuellt innehav	31 dec 2019	31 dec 2018
Joint ventures					
Volvo Trademark Holding AB	556567-0428	Sverige	50	6	5
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	969741-9175	Sverige	50	232	197
Volvofinans Bank AB[2]	556069-0967	Sverige	50	2 427	2 267
VH Systems AB	556820-9455	Sverige	50	37	41
Zenuity AB[3]	559073-6871	Sverige	50	—	—
VCFS Germany GmbH	HRB 85091	Tyskland	50	1	1
VCIS Germany GmbH	HRB 86800	Tyskland	50	5	3
Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5]	91310000MA1FL17P99	Kina	50	1 195	1 288
GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd[6]	91330201MA2AGKLQ8E	Kina	50	34	37
Lynk & Co Investment Co., Ltd[4]	91330200MA2AF25Y7B	Kina	30	3 446	3 126
Intresseföretag					
VCC Tjänstebilar KB	969673-1950	Sverige	50	4	3
VCC Försäljnings KB	969712-0153	Sverige	50	2	—
Volvohandelns PV Försäljnings KB	916839-7009	Sverige	50	4	18
Volvohandelns PV Försäljnings AB	556430-4748	Sverige	50	11	11
Volvo Event Management Corporation[7]	444517742	Belgien	33	—	1
Trio Bilservice AB	556199-1059	Sverige	33	—	—
Göteborgs Tekniska College AB	556570-6768	Sverige	26	4	5
Lelebilservice AS	879 548 632	Norge	20	—	—
Redovisat värde av innehav i joint ventures och intresseföretag				**7 408**	**7 003**

Röstandelen överensstämmer med procentuellt innehav enligt ovan. Av praktiska skäl har vissa innehav redovisats i koncernens finansiella rapporter med viss tidsförskjutning, normalt en månad.

1) V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB är ett joint venture mellan Volvo Car PHEV Holding AB och Vattenfall PHEV Holding AB. Volvo Cars och Vattenfall har tillsammans utvecklat den första dieseldrivna hybriden i världen, som kan köras som antingen en vanlig dieselbil, som en hybrid eller som en elbil. Under 2019 gjorde V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB en återbetalning på 418 (464) Mkr till Volvo Car PHEV Holding AB.

2) Volvofinans Bank AB är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och AB Volvervinvest. Volvofinans Bank AB är Sveriges ledande bank inom fordonsfinansiering.

3) Zenuity är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och Veoneer Sweden AB. Syftet med jointventurebolaget är att utveckla mjukvara för autonom körning och system för förarassistans. Koncernen redovisar en långfristig skuld eftersom koncernen, tillsammans med den andra investeraren, är förpliktigad att täcka det ackumulerade negativa resultatet överstigande den ackumulerade investeringen i bolaget, se Not 26 – Övriga långfristiga skulder.

4) Lynk & Co Investment Co., Ltd är ett joint venture mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd (30 procent), Zhejiang Jirun Automobile Co., Ltd (50 procent) och Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd (20 procent). Den huvudsakliga verksamheten i Lynk & Co Investment Co., Ltd är att supportera tillverkning och försäljning av personbilar under varumärket "Lynk & Co" samt att stödja servicen till eftermarknaden.

5) I september 2018 investerade Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd (Geelykoncernen) motsvarande 50 procent av det egna kapitalet i Polestarkoncernens moderbolag Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd med effekten att Polestarkoncernen ägs gemensamt av koncernen och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. I samband med denna transaktion tecknades ett aktieägaravtal mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd innebärande att parterna har gemensamt bestämmande inflytande över Polestarkoncernen. Polestarkoncernen betraktas därefter som ett joint venturebolag. Under året har Geelykoncernen gjort en kapitalinjektion till Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd vilken har ökat koncernens investering med 1 153 (846) Mkr i joint venturebolaget. Se Not 31 – Rörelseförvärv samt Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget) för ytterligare information.

6) GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd. Syftet med joint venturebolaget är att samordna utveckling av gemensam teknologi och inköp för att uppnå industriella synergier och skalfördelar. GV Automobile Technologykoncernen består av moderbolaget GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd och dess dotterföretag GV Technology Sweden AB.

7) Volvo Event Management Corporation likviderades i december 2019.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Ett statligt bidrag redovisas när det är sannolikt att koncernen kommer att uppfylla villkoren för att erhålla bidraget och att bidraget kommer att erhållas.

Vid en bedömning utvärderas om koncernen uppfyller villkoren i kontrakten och om det föreligger risk för återbetalning om villkoren bryts under kontraktsperioden. Koncernens bedömning är att det i dagsläget inte föreligger någon risk för någon materiell återbetalning av erhållna bidrag.

Koncernen erhåller statliga stöd från flera parter såsom svenska, amerikanska, kinesiska och belgiska staten. Statliga stöd erhålls även från Europeiska Unionen. Under 2019 har statliga stöd uppgående till 1 177 (3 058) Mkr erhållits och 741 (2 243) Mkr har redovisats i resultaträkningen. 138 (35) Mkr har erhållits som stöd avseende produktion av nya bilmodeller och för att anpassa anläggningarna till den nya produktionen. Stöden har reducerat värdet på anläggningstillgångarna.

Icke-monetära statliga stöd har erhållits i Kina, framförallt i form av hyresfria perioder avseende kontors- och fabrikslokaler, samt i USA i form av reducerade leasingavgifter relaterade till kontorslokaler och fabriksanläggning.

NOT 11 – FINANSIELLA INTÄKTER

	2019	2018
Ränteintäkter från banktillgodohavanden	575	407
Summa	**575**	**407**

NOT 12 – FINANSIELLA KOSTNADER

	2019	2018
Valutakursförluster från finansieringsverksamheten	–77	–96
Ränteeffekt på återköpsåtaganden	–187	–185
Räntekostnader hänförliga till pensionsavsättningar	–216	–175
Kostnader hänförliga till kreditfaciliteter	–77	–458
Räntekostnader till närstående företag	–2	–2
Räntekostnader	–796	–584
Räntekostnader hänförliga till IFRS16 leaseskulder	–242	—
Övriga finansiella kostnader	–113	–175
Summa	**–1 710**	**–1 675**

NOT 13 – INNEHAV I JOINT VENTURES OCH INTRESSEFÖRETAG

Med joint ventures avses företag där koncernen genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande inflytande och rätt till andelar av företagets nettotillgångar.

Med intresseföretag avses företag i vilka koncernen har ett betydande men inte bestämmande inflytande, vilket i normalfallet avser de aktieinnehav i vilka röstvärdet uppgår till mellan 20 och 50 procent, men omfattar även innehav med mindre rösträtt om ett betydande inflytande kan uppvisas på andra grunder.

Innehav i joint ventures och intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden och redovisas initialt till anskaffningsvärde. Koncernens andel av resultat som uppkommit efter förvärvet redovisas i resultaträkningen och dess andel av förändringar i övrigt totalresultat efter förvärvet redovisas i övrigt totalresultat med motsvarande ändring av innehavets redovisade värde. När koncernens andel i ett intresseföretags förluster uppgår till eller överstiger dess innehav i intresseföretaget redovisar koncernen inga ytterligare förluster, om inte koncernen har påtagit sig legala eller informella förpliktelser i förhållande till intresseföretaget eller joint venturebolaget.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

En bedömning sker huruvida koncernen har ett betydande inflytande eller inte när koncernen har mindre än 20 procent av rösträtten. Bedömningen baseras på olika faktorer, såsom aktieägaravtal samt andra marknadsbaserade antaganden eller andra samband. För närvarande redovisar koncernen inga intresseföretag där rösträtten är lägre än 20 procent.

För joint ventures utgörs bedömningen av huruvida det existerar ömsesidig kontroll eller inte beaktat de omständigheter som föreligger.

	2019	2018
Resultat från andelar i joint ventures	–171	65
Resultat från andelar i intresseföretag	3	2
Summa	**–168**	**67**

Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag fördelar sig enligt nedan:	2019	2018
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB[1]	454	401
Volvofinans Bank AB[2]	210	187
Zenuity AB[3]	–657	–540
Lynk & Co Investment Co., Ltd[4]	237	218
Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd[5]	–414	–214
Övriga bolag	2	15
Summa	**–168**	**67**

NOT 9 – AVSKRIVNINGAR

Avskrivningsprinciper för immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod skrivs av linjärt i resultaträkningen över respektive tillgångs bedömda nyttjandeperiod. Avskrivningstiden för avtalsmässiga rättigheter såsom licenser överstiger inte avtalsperioden. Samtliga immateriella tillgångar anses ha en bestämbar nyttjandeperiod, med undantag av goodwill och varumärken. Varumärken anses ha obestämbar ekonomisk livslängd då koncernen både har rätt och för avsikt att fortsätta använda varumärkena under en överskådlig framtid, samtidigt som de genererar positivt kassaflöde till koncernen. Immateriella tillgångar med en obestämd ekonomisk livslängd skrivs inte av. Följande avskrivningstider tillämpas:

Återförsäljarnätverk	30 år
Mjukvara	3–8 år
Utvecklingskostnader	3–10 år
Patent, licenser och liknande rättigheter	3–10 år

Avskrivningar ingår i kostnad för sålda varor, forsknings- och utvecklingskostnader samt försäljnings- eller administrationskostnader beroende på var i verksamheten tillgången har använts.

Avskrivningsprinciper för materiella anläggningstillgångar

Avskrivning av materiella anläggningstillgångar sker systematiskt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod. Varje del av en materiell anläggningstillgång med ett anskaffningsvärde som är betydande i relation till tillgångens sammanlagda anskaffningsvärde, skrivs av separat om nyttjandeperioden för delen skiljer sig från tillgången i sin helhet. Mark bedöms ha en obestämbar ekonomisk livslängd och skrivs inte av.

Bilar som har sålts med återköpsavtal skrivs av under respektive bils nyttjandeperiod. Avskrivningen sker från deras anskaffningsvärde ned till deras förväntade restvärde, vilket är det förväntade försäljningsvärdet vid kontraktets slut. Om marknadsvärdet understiger det restvärde som först sattes, justeras avskrivningarna under kvarvarande kontraktsperiod.

Följande avskrivningstider tillämpas:

Byggnader	14,5–50 år
Markanläggning	30 år
Maskiner	8–30 år
Inventarier	3–20 år

Avskrivningar ingår i kostnad för sålda varor, forsknings- och utvecklingskostnader samt försäljnings- eller administrationskostnader beroende på var i verksamheten tillgången har använts.

Nedskrivning av tillgångar

Det redovisade värdet på immateriella och materiella anläggningstillgångar prövas regelbundet för att bedöma om det föreligger en indikation på att en tillgång har ett nedskrivningsbehov. Immateriella tillgångar som har en obestämbar nyttjandeperiod eller inte är färdiga för användning, skrivs inte av utan prövas årligen för nedskrivning eller närhelst det finns en indikation på en värdenedgång. Det redovisade värdet på tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod prövas när det föreligger en indikation på att värdet på tillgången har minskat och det kan föreligga nedskrivningsbehov.

Vid denna nedskrivningsprövning beräknas tillgångens återvinningsvärde. Återvinningsvärdet är det högsta av en tillgångs verkliga värde, med avdrag för försäljningskostnader, och nyttjandevärde. Nyttjandevärde definieras som nuvärdet av de framtida kassaflöden som tillgången förväntas generera. För att kunna fastställa nedskrivningsbehovet grupperas tillgångarna i kassagenererande enheter. När en indikation på nedskrivning är bekräftad redovisas en nedskrivning med det belopp med vilket det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet. Tidigare redovisade nedskrivningar återförs, förutom vad avser goodwill, om skälen till den tidigare nedskrivningen inte längre föreligger. En nedskrivning återförs endast i den utsträckning tillgångens redovisade värde efter återföring inte överstiger det redovisade värde som tillgången skulle ha haft om någon nedskrivning inte hade gjorts, med beaktande av de avskrivningar som då skulle ha gjorts.

Viktiga uppskattningar och bedömningar

Nyttjandeperioden för immateriella tillgångar baseras på historisk erfarenhet, förväntad användning och andra individuella egenskaper för tillgången. Nyttjandeperioden utvärderas regelbundet och justeras vid behov.

För att testa tillgången eller en grupp av tillgångar för nedskrivning, behöver flera uppskattningar göras vilka beskrivs i Not 15 – Immateriella tillgångar och Not 16 – Materiella anläggningstillgångar.

I rörelseresultatet ingår avskrivningar enligt följande:	2019	2018
Mjukvara och systemapplikationer	–287	–213
Aktiverade produktutvecklingskostnader	–4 872	–4 563
Övriga immateriella tillgångar	–472	–434
Byggnader och markanläggningar [1]	–1 839	–719
Maskiner och inventarier[1]	–7 673	–6 974
Tillgångar under operationell leasing	–405	–310
Summa	**–15 548**	**–13 213**

Avskrivningar enligt plan fördelade per funktion:	2019	2018
Kostnader för sålda varor[2]	–8 550	–7 340
Forsknings- och utvecklingskostnader	–5 357	–4 944
Försäljningskostnader[2]	–496	–201
Administrationskostnader	–808	–499
Övriga intäkter och kostnader	–337	–229
Summa	**–15 548**	**–13 213**

1) Övergången till IFRS 16 har resulterat i ökade avskrivningar under året. I posten Byggnader och markanläggning ingår avskrivningar för nyttjanderättstillgångar uppgående till –981 (—) Mkr och i posten Maskiner och inventarier ingår avskrivningar för nyttjanderättstillgångar uppgående till –221 (—) Mkr.
2) Varav nedskrivningar om –10 (–66) Mkr.

NOT 10 – STATLIGA STÖD

Statliga stöd redovisas när det föreligger en rimlig säkerhet att koncernen uppfyller eventuella villkor som är förknippade med stödet och att stödet kommer att erhållas. Statliga stöd redovisas i de finansiella rapporterna i enlighet med sitt syfte, antingen som en minskning av kostnader eller som en reducering av tillgångens redovisade värde. Statliga stöd relaterade till tillgångar reducerar tillgångens redovisade värde och redovisas i resultaträkningen som en minskad avskrivning under tillgångens nyttjandeperiod. I det fall det erhållna statliga stödet inte är avsett att kompensera för några kostnader eller anskaffning av tillgångar, redovisas stödet som en övrig intäkt. Statliga stöd för framtida kostnader redovisas som förutbetalda intäkter.

Ersättning till Executive Management Team (EMT), Tkr	2019 Lön[5]	Rörlig ersättning[6]	Långsiktigt incitamentsprogram	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	2018 Lön[5]	Rörlig ersättning[6]	Långsiktigt incitamentsprogram	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Håkan Samuelsson, VD i Volvo Personvagnar AB	14 440	14 250	7 040	16 909 (8 862)	12 807	—	6 658	10 647 (7 463)
Övriga medlemmar i Executive Management Team	76 525	27 543	20 036	58 520 (17 817)	65 655	7 843	24 273	41 928 (15 748)
Total	**90 965**	**41 793**	**27 076**	**75 429 (26 679)**	**78 462**	**7 843**	**30 931**	**52 575 (23 211)**

5) Beloppet inkluderar förmåner såsom bostad och bil.
6) Inkluderar både STVP samt vissa andra individuella avtal.

Aktierelaterade ersättningar

Under 2015 utgav Volvo Car ABs (publ.) dotterbolag Volvo Personvagnar AB totalt 1 359 teckningsoptioner med rätt att teckna aktier i Volvo Personvagnar AB, vilka erbjöds av moderbolaget till ett antal medlemmar av koncernens ledning och styrelse att förvärva. Förvärvet gjordes till verkligt värde i enlighet med en extern värdering. Varje teckningsoption ger rätt att förvärva en aktie i Volvo Personvagnar AB till ett förutbestämt belopp under vissa perioder under åren 2016 till 2021.

I de fall en deltagare inte längre är anställd, eller under andra särskilda omständigheter, har moderbolaget en möjlighet att lösa in optionerna. Under programmets löptid har deltagarna (dvs innehavarna av optionerna) vid vissa givna förutbestämda tillfällen rättigheten att sälja optionerna till verkligt värde till moderbolaget.

Löptiden är från 2016 till 2021 och kommer därefter att förlängas så länge ingen av parterna säger upp avtalet. Optionerna har värderats till verkligt värde av en extern part. Värderingen har gjorts baserat på alla väsentliga villkor i avtalet i enlighet med Black & Scholes modellen. Värderingen har gjorts utifrån följande antaganden:

- Verkligt värde per option har fastställts till 214 775 kr per 31 december 2019.
- Löptiden på optionerna har fastställts till sex år.
- Volatiliteten har fastställts till 30 procent.
- Bedömd riskfri ränta har fastställts till –0,34 procent.

Utifrån en sammanvägd bedömning av villkoren i avtalet redovisas incitamentsprogrammet som ett kontantreglerat program och redovisas därför som en finansiell skuld till verkligt värde via resultaträkningen, med förändringar i verkligt värde redovisat som en finansiell kostnad eller intäkt.

Deltagarna i programmet har anskaffat optionerna till marknadsvärde, vilket innebär att programmet inte kommer att resultera i någon personalkostnad.

Tkr	Antal optioner	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	1 274	311 856
Inlösta	–719	–176 000
Sålda	12	2 937
Förändring i värdering	—	–17 016
Vid årets slut	**567**	**121 777**

Eftersom redovisningen sker till verkligt värde förekommer det inte några skillnader mellan redovisat värde och verkligt värde. Värdering till verkligt värde sker löpande baserat på externa värderingar.

Specifikation av optionsprogrammet	Antal optioner
VD och styrelse	420
Andra medlemmar i Executive Management Team	147
Summa	**567**

Övriga långfristiga ersättningar

Utöver de ersättningar som redovisats under incitamentsprogram förekommer inga andra långfristiga ersättningar till EMT.

20200306144714

ter som även är ledamöter i någon av styrelsens kommitteer utgår även en kompletterande marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman. Följande ersättningar har kostnadsförts avseende de individuella styrelseledamöterna:

	2019	2018
Styrelsemedlem	Ordinarie styrelsearvode, Tkr	Ordinarie styrelsearvode, Tkr
Li Shufu, Chairman	—	—
Håkan Samuelsson	—	—
Li Donghui	—	—
Carl Peter Forster (avslutade styrelseuppdraget i mars 2019)	—	—
Winfried Vahland (påbörjade styrelseuppdraget i mars 2019)	690	—
Dr. Peng Zhang (avslutade styrelseuppdraget i mars 2018)	—	—
Winnie K. W. Fok	869	775
Mikael Olsson (avslutade styrelseuppdraget i mars 2018)	—	750
Lone Fønss Schrøder	2 550	2 012
Thomas Johnstone	1 006	875
Betsy Atkins	969	844
Michael Jackson (påbörjade styrelseuppdraget i juli 2018)	831	262
Jim Zhang (påbörjade styrelseuppdraget i augusti 2018)	813	229
Total	**7 728**	**5 747**

VDs anställningsvillkor och ersättning

Styrelsen har utsett en ersättningskommitté för att besluta om ersättningsprinciper för VD, vilka ska godkännas av bolagsstämman. Styrelseordföranden ska i samråd med ersättningskommittén besluta om ersättning till VD. VD, tillika koncernchef, har en ersättning som består av en fast årslön och en rörlig lönedel. Den rörliga lönedelen utgörs av ett kortsiktigt respektive ett långsiktigt incitamentsprogram. Övriga förmåner utgörs främst av bilförmån och försäkring.

VD har en avgiftsbestämd pensionsplan till vilken koncernen löpande avsätter 50 procent av den fasta månadslönen. VDs anställningsavtal är tidsbegränsat och det finns inget avgångsvederlag inkluderat i avtalet.

Ersättning till Executive Management Team

Styrelsen har utsett en ersättningskommitté för att besluta om ersättning till Executive Management Team (EMT). Ersättningen föreslås av VD. Medlemmarna av EMT erhåller ersättning bestående av en fast årslön och en rörlig lönedel. Den rörliga lönedelen utgörs av ett kortsiktigt respektive ett långsiktigt incitamentsprogram. Övriga förmåner utgörs främst av bilförmån och försäkring. I syfte att behålla nyckelkompetenser inom koncernen, erhåller vissa EMT medlemmar rörlig lön utöver incitamentsprogrammen. Den rörliga lönen baseras på uppfyllandet av EMT medlemmarnas årliga individuella mål och kan variera från 0 till högst 20 procent av den årliga fasta lönen.

Uppsägningstiden för en medlem av EMT är maximalt tolv månader om anställningen avslutas av koncernen och tolv månader om anställningen avslutas från EMT medlemmens sida. I de fall anställningen avslutas av koncernen är den anställde berättigad till avgångsvederlag motsvarande upp till tolv månadslöner.

Under 2019 lämnade 3 (—) medlemmar av EMT koncernen. Ersättningar under uppsägningstiden samt avgångsvederlag exklusive sociala avgifter uppgick till 4 (—) Mkr.

EMT medlemmar som är anställda i Sverige omfattas av ITP planen och i förekommande fall en kompletterande pensionsplan – Volvo Management Pension (VMP). I genomsnitt varierar pensionspremierna mellan 28 till 35 procent av pensionsgrundande lön. Sjukersättning hanteras i enlighet med försäkringslösningarna inom ITP och VMP.

För medlemmar av EMT som är anställda utanför Sverige förekommer varierande pensionsvillkor beroende på arbetsland.

Koncernens utestående pensionsförpliktelser till EMT och tidigare VD uppgår till 59 (61) Mkr.

Kortsiktiga incitamentsprogram

STVP for Senior Leaders

Syftet med STVP-programmet är att stödja företagsstrategin och transformationen av Volvo Cars. Grundkravet för att STVP ska betalas ut är att vinstmålet (rörelseresultatet) uppnås. För att uppnå maximalt utfall måste även ett antal andra mål uppnås. STVP utbetalningen baseras på en procentsats av årsbaslönen och all ersättning utbetalas kontant.

Volvo Bonus

Syftet med Volvo Bonus-programmet är att stärka samsynen bland de anställda med avseende på koncernens vision, mål, strategier samt att uppmuntra alla anställda att uppnå och överträffa målen i affärsplanen. Grundkravet för att Volvo Bonus ska betalas ut är att vinstmålet (rörelseresultatet) uppnås. Detta kallas tröskelnivå och övriga två nivåer (målnivå samt maximal nivå) ökar den bonus som betalas ut i relation till ökat resultat under förutsättning att tröskelnivån uppnåtts. Beroende på vilken befattning medarbetaren har är målbonusen antingen ett fast målbelopp eller en procentsats av årsbaslönen. All ersättning utbetalas kontant. För 2019 uppgick kostnaden för Volvo Bonus- och STVP programmet till 1 402 Mkr inklusive sociala avgifter. Av den totala kostnaden avsåg 53 Mkr EMT. För 2018 uppnåddes inte tröskelnivån och styrelsen beslutade i enlighet med programmets design att ingen Volvo Bonus skulle betalas ut.

Långsiktigt incitamentsprogram

LTVP

LTVP-programmet är ett incitamentsprogram som syftar till att attrahera, motivera och behålla nyckelkompetens inom koncernen. LTVP-programmet grundar sig på koncernens marknadsvärde sett över en treårsperiod. Eftersom koncernen inte är noterad finns inget officiellt marknadsvärde tillgängligt. LTVP-programmen för tidigare år baseras därför på ett bedömt aktiepris vilket härrör från kända variabler för att bestämma värdet på en biltillverkare. Värderingen av koncernen baseras på koncernens fyraåriga affärsplan samt hur jämförbara listade bolag värderas på aktiemarknaden. Affärsplanen antas årligen av styrelsen. Värderingen av koncernen har utförts av en extern part och på två sätt;

i) genom analys av koncernens diskonterade framtida kassaflöden, fyra år framåt i tiden baserat på koncernens senaste affärsplan samt vissa kritiska antaganden.
ii) genom marknadsanalys baserad på analys av en referensgrupp av jämförbara bolag.

Beroende på deltagarens position får denne en LTVP målbonus motsvarande en viss procentsats av den årliga baslönen. LTVP bonusen har en intjäningsperiod på tre år och bonusen betalas ut kontant. Beloppet som utbetalas beror på värderingen av koncernen i slutet av intjänandeperioden efter tre år.

Ersättningen kan maximalt uppgå till 200 procent av startvärdet. För att vara berättigad till utbetalning av ersättningen måste deltagaren vara kvar i koncernen vid utbetalningsdagen. Årets kostnad för LTVP-programmet uppgick till 130 (149) Mkr inklusive sociala avgifter och den totala skulden uppgick till 214 (221) Mkr. Av den totala kostnaden för LTVP-programmet avser 37 (41) Mkr, EMT.

Finansiella leasingavtal
Under 2019 tecknade koncernen finansiella leasingavtal, som leasegivare, för viss utrustning.

Framtida leasingintäkter avseende finansiell leasing	2019
- Inom 1 år	59
- Senare än 1 år men inom 2 år	59
- Senare än 2 år men inom 3 år	59
- Senare än 3 år men inom 4 år	59
- Senare än 4 år men inom 5 år	59
- Senare än 5 år	139
Odiskonterade leasingbetalningar	**434**
Avdrag för ej intjänad finansiell intäkt	58
Nettoinvestering avseende finansiell leasing	**376**

Nedan tabell visar beloppet som är redovisat i resultaträkningen

	2019
Finansiell intäkt relaterad till nettoinvesteringen avseende finansiell leasing	10

NOT 8 – MEDELANTAL ANSTÄLLDA, LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR

Incitamentsprogram
Koncernen har flera globala incitamentsprogram, två kortsiktiga- och ett långsiktigt program där utformningen och utbetalningen av programmen godkänns årligen av styrelsen.

Kortsiktiga incitamentsprogram
'STVP for Senior Leaders' är ett kortsiktigt incitamentsprogram för ledningsgruppen och vissa ledande befattningshavare. Volvo Bonus är ett annat kortsiktigt incitamentsprogram och det inkluderar alla andra anställda. Om villkoren för att uppnå bonus är uppnådda eller bedöms komma att uppnås, bokas en skuld och en kostnad.

Långsiktigt incitamentsprogram (LTVP)
Det långsiktiga incitamentsprogrammet, LTVP, är ett kontantreglerat aktierelaterat program för ledningsgruppen och vissa ledande befattningshavare.

Verkligt värde av det kontantreglerade programmet fastställs vid tilldelningstillfället, omvärderas vid varje bokslut, och redovisas som en kostnad samt en skuld över intjänandeperioden. En uppskattning huruvida villkoren för tilldelning kommer att uppfyllas görs löpande. Baserat på en sådan uppskattning kan kostnaden justeras.

Verkligt värde baseras på aktievärdet reducerat med fastställda utdelningar under intjänandeperioden. Eftersom koncernen ej är ett noterat bolag finns det inga tillgängliga data om officiell aktiekurs. Av den anledningen fastställs värdet på det långsiktiga incitamentsprogrammet baserat på ett bedömt aktiepris (syntetiskt aktiepris) vilket härrör från kända variabler för att bestämma värdet på en biltillverkare. Sociala kostnader redovisas som en skuld, vilken omvärderas vid varje bokslut.

Aktierelaterade ersättningar
Detta incitamentsprogram är ett kontantreglerat program. Verkligt värde av optionerna har fastställts vid tilldelningstidpunkten och klassificeras som en finansiell skuld. Skulden omvärderas vid varje bokslut och förändringar av skuldens värde redovisas som en finansiell kostnad/intäkt i resultaträkningen.

Under programmets löptid har deltagarna vid vissa givna förutbestämda tillfällen, mellan 2016 och 2021, rättigheten att sälja optionerna till verkligt värde till moderbolaget. Optionerna har anskaffats av deltagarna i programmet till marknadsvärde, vilket innebär att programmet inte kommer att resultera i någon personalkostnad.

Genomsnittligt antal anställda per marknadsområde:	2019	Varav kvinnor	2018	Varav kvinnor
Sverige	23 005	28%	23 078	28%
Norden exklusive Sverige	736	34%	834	48%
Belgien	5 109	15%	5 521	14%
Europa exklusive Norden och Belgien	1 237	32%	974	32%
Nord- och Sydamerika	2 036	33%	1 889	29%
Kina	8 404	16%	8 253	15%
Asien exklusive Kina	878	17%	770	17%
Övriga länder	112	32%	99	31%
Summa	**41 517**	**24%**	**41 418**[1]	**24%**

Antal styrelseledamöter och ledande befattningshavare[2]	31 dec 2019	Varav kvinnor	31 dec 2018	Varav kvinnor
	Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)		Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)	
Moderbolaget	10	30%	10	30%
Dotterföretag	111 (274)	19% (28%)	106 (287)	17% (23%)
Summa	**121 (274)**	**20% (28%)**	**116 (287)**	**18% (23%)**

Löner och andra ersättningar	2019 Löner, övriga ersättningar	2019 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	2018 Löner, övriga ersättningar	2018 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget	9	3 (—)	6	2 (—)
Dotterföretag	22 727	8 819 (4 232)	20 257	8 229 (3 984)
Summa	**22 736**	**8 822 (4 232)**	**20 263**	**8 231 (3 984)**

Löner och andra ersättningar till styrelse[3], VD, Koncernens ledningsgrupp (EMT)[4] och övriga anställda	2019 Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	2019 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	2018 Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	2018 Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Styrelse, VD och EMT	296 (81)	117 (41)	278 (41)	102 (35)
Övriga anställda	22 440	8 705 (4 191)	19 985	8 129 (3 949)
Summa	**22 736 (81)**	**8 822 (4 232)**	**20 263 (41)**	**8 231 (3 984)**

1) Jämförelsesiffran avseende medelantalet anställda har justerats med anledning av en förändrad och förbättrad metod för att beräkna medelantalet anställda.
2) Ledande befattningshavare definieras som nyckelpersoner i dotterföretagen.
3) Styrelsen omfattar samtliga styrelseledamöter inom koncernen.
4) Koncernens ledningsgrupp (Executive Management Team, EMT) består av VD i Volvo Personvagnar AB och andra nyckelpersoner än styrelseledamöter, totalt 12 (15) medlemmar.

Ersättningar till styrelsen
Aktieägarna har utsett en valberedning som årligen ska föreslå lämpliga ersättningsprinciper för och ersättningar till styrelsen, inom ramen för de ersättningsprinciper som beslutats på årsstämman. Till styrelsens ledamöter utgår arvode i enlighet med årsstämmans beslut. Vid årsstämman 2019 beslöts att de styrelseledamöter som är anställda eller på annat sätt aviönade av koncernen eller Zhejiang Geely Holdingkoncernen inte ska vara berättigade till någon ersättning. De övriga stämmovalda styrelseledamöterna ska erhålla ersättning innehållande följande element: (i) en marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman (ii) en tjänstebil i enlighet med bolagets gällande tjänstebilspolicy samt (iii) till styrelseledamö-

Tillgångar under finansiella leasingavtal	Tillgångar under uppförande	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier
Ackumulerade avskrivningar			
Ingående balans per 1 januari 2018	—	–89	–7
Avskrivningar	—	–10	–4
Avyttringar	—	82	—
Omräkningsdifferenser	—	–4	—
Utgående balans per 31 december 2018	—	–21	–11
Redovisat värde per 31 december 2018	**22**	**45**	**96**

Bruttoleasingskulder - minimiavgifter	31 dec 2018
- Inom 1 år	18
- Senare än 1 år men inom 5 år	57
- Senare än 5 år	58
Summa	**133**
Framtida finansiella kostnader avseende finansiella leasingavtal	**–20**
Nuvärdet på finansiella leasingskulder	**113**

Nuvärdet av skulder under finansiella leasingavtal:

Bruttoleasingskulder - minimiavgifter	31 dec 2018
- Inom 1 år	15
- Senare än 1 år men inom 5 år	50
- Senare än 5 år	48
Summa	**113**

Per den 31 december 2018 redovisas de finansiella skulderna som långfristiga skulder till kreditinstitut (97 Mkr) och som kortfristiga skulder till kreditinstitut (16 Mkr).

IFRS 16 — 2019

Koncernen innehar i huvudsak leasingavtal avseende byggnader samt viss IT- och produktionsutrustning.

Nyttjanderättstillgångar	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Summa
Anskaffningsvärde			
Ingående balans per 1 januari 2019	—	—	—
Omklassificering från finansiell leasing avseende materiella anläggningstillgångar (Not 16)	36	58	94
Operationell leasing (första applicering, IFRS 16)	6 294	590	6 884
Nyanskaffningar under året	308	131	439
Utgående balans per 31 december 2019	**6 638**	**779**	**7 417**
Ackumulerade avskrivningar			
Ingående balans per 1 januari 2019	—	—	—
Årets avskrivningar	–981	–221	–1 202
Utgående balans per 31 december 2019	**–981**	**–221**	**–1 202**
Redovisat värde per 31 december 2019	**5 657**	**558**	**6 215**

Leasingskulder	2019
Långfristiga leasingskulder	5 076
Kortfristiga leasingskulder	1 073

Leasingskulderna kopplade till leasingavtalen redovisas i balansräkningen som Övriga långfristiga räntebärande skulder och som Övriga kortfristiga räntebärande skulder. Skillnaden mellan värdet på nyttjanderättstillgångarna och leasingskulderna är hänförlig till landrättigheter i Kina som redovisas som förutbetalda och har därmed inte redovisats som en skuld. Löptidsanalysen av leasingskulderna är inkluderat i Not 20 – Finansiella risker och finansiella instrument.

Redovisade belopp i resultaträkningen	2019
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–1 225
Räntekostnader avseende leasingskulder	–236
Kostnader avseende kortfristiga leasingavtal	–156
Kostnader avseende leasingavtal till lågt värde	–27
Kostnader avseende variabla leasingbetalningar som ej är inkluderade i leasingskulden	–23
Leasingintäkter avseende nyttjanderättsobjekt som vidareuthyrs	26

Det totala kassautflödet för leasing uppgår till 1 641 Mkr. I beloppet inkluderas betalningar för leasingavtal redovisade som skulder, variabla betalningar, kortfristiga betalningar samt betalningar för leasingavtal till lågt värde.

Koncernen som leasegivare

Operationella leasingavtal avser främst bilar sålda med återköpsavtal.

IAS 17 — 2018

Operationella leasingavtal

Framtida leasingintäkter avseende operationella leasingavtal	2018
- Inom 1 år	973
- Senare än 1 år men inom 5 år	443
Summa	**1 416**

Finansiella leasingavtal

Koncernen hade inga finansiella leasingavtal under 2018.

IFRS 16 — 2019

Operationella leasingavtal

Tabellen visar en löptidsanalys av leasingbetalningar samt det totala värdet av odiskonterade leasingbetalningar som kommer att erhållas efter balansdagen.

Framtida, odiskonterade, leasingintäkter avseende operationella leasingavtal	2019
- Inom 1 år	934
- Senare än 1 år men inom 2 år	194
- Senare än 2 år men inom 3 år	104
- Senare än 3 år men inom 4 år	9
- Senare än 4 år men inom 5 år	8
- Senare än 5 år	—
Summa	**1 249**

leasingbetalningar inklusive avgifter vilka är fasta till sin karaktär, variabla avgifter som är länkade till ett index eller ett pris, eventuella belopp som förväntas betalas på grund av ställd restvärdesgaranti samt ett lösenpris för en eventuell köpoption om det är rimligen säkert att koncernen kommer utnyttja denna. Leasingavgifterna är diskonterade med leasingavtalets implicita ränta, om denna räntesats lätt kan fastställas. I de flesta fall kan denna dock inte fastställas och då tillämpas istället koncernens marginella låneränta.

Initialt är nyttjanderättstillgången värderad till sitt anskaffningsvärde, vilket utgörs av leasingskulden justerat för förskottsbetalade leasingavgifter, plus en uppskattning av eventuella kostnader för nedmontering och bortforsling reducerat med erhållna förmåner kopplade till den leasade tillgången. Nyttjanderättstillgången skrivs av linjärt över kontraktets löptid eller tillgångens nyttjandeperiod om den är kortare. Se Not 9 – Avskrivningar för mer information om avskrivningar. Nyttjanderättstillgången skrivs ned om det föreligger ett nedskrivningsbehov och justeras om det har genomförts omvärderingar av leasingskulden.

Volvo Cars tillämpar undantagen avseende leasingavtal vad avser tillgångar av lågt värde samt korttidsleasing. Betalningar som härrör från tillgångar av lågt värde samt korta leasingavtal kostnadsförs linjärt i resultaträkningen. Korttidsleasing är definierat som avtal med en löptid på tolv månader eller mindre, såsom tillgångar av lågt värde har koncernen inkluderat tillgångsklasser som vanligtvis är av lågt värde, såsom mindre IT-utrusning (mobiltelefoner, bärbara datorer, datorer, skrivare) och kontorsinventarier. Betalning för inköp av service som är inkluderade i leasingavtalen inkluderas i beräkningen av den aktuella leasingskulden, de har inte separerats.

I balansräkningen klassificeras leasingskulden som Övriga långfristiga och kortfristiga räntebärande skulder. Nyttjanderättstillgången klassificeras som en del av materiella anläggningstillgångar se Not 16 – Materiella anläggningstillgångar. I resultaträkningen inkluderas avskrivningar för nyttjanderättstillgången i samma post där liknande poster inkluderas. Räntekostnader relaterade till leasingskulden klassificeras som en finansieringskostnad. I kassaflödesanalysen redovisas amortering på leasingskulden som kassaflöde från finansieringsverksamheten. Räntebetalningar samt betalningar för tillgångar där den underliggande tillgången är av lågt värde och korttidsleasingavtal presenteras som kassaflöde från den löpande verksamheten.

Koncernen som leasegivare

I ett fåtal fall leasar Volvo Cars ut egentillverkade tillgångar. När dessa leasingavtal tecknas redovisar koncernen en intäkt uppgående till det verkliga värdet på den underliggande tillgången eller nuvärdet av leasingavgifterna om det är lägre, minskat med tillverkningskostnaden med avdrag för ej garanterade restvärden.

Försäljning av bilar innehållande återköpsavtal är redovisade som operationella leasingavtal. Operationella leasingavtal, med en kontraktslängd på max tolv månader, redovisas i balansräkningen och klassificeras som varulager, se Not 18 - Varulager. Tillgångar kopplade till kontrakt med en löptid överstigande tolv månader klassificeras som materiella anläggningstillgångar, se Not – 16 Materiella anläggningstillgångar. Dessa operationella leasingavtal är främst hänförliga till bilar sålda med återköpsavtal. Skillnaden mellan försäljningspriset och återköpspriset redovisas som en intäkt i resultaträkningen linjärt över leasingperioden, se Not 2 – Intäkter. Leasingintäkten som ännu ej har redovisats i resultaträkningen redovisas som en del av kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt i balansräkningen, se Not 25 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt. Återköpsåtagandet har redovisats som en finansiell skuld och klassificeras som Övrig långfristig skuld, se Not 26 eller Övrig kortfristig skuld, se Not 27.

Vad gäller vidareuthyrning samt sale-and-leaseback transaktioner skiljer sig IFRS 16 jämfört med IAS 17. Dessa transaktioner anses dock inte vara materiella för koncernen.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

IFRS 16 kräver att koncernen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden när leasingperioden för leasade fastigheter (lokaler) fastställs. Exempel på faktorer som beaktas när leasingperioden fastställs är om koncernen har gjort investeringar för att anpassa den leasade tillgången till de krav som ställs från verksamheten.

Leasingperiod

För att bedöma leasingperioden har företagsledningen beaktat relevanta fakta och omständigheter för att avgöra om det finns ett ekonomiskt incitament att nyttja, eller inte nyttja, en förlängningsoption eller att inte nyttja en option att avsluta ett avtal. En omvärdering görs om en ny bedömning av leasingperioden görs.

Diskonteringsränta

När en utvärdering görs avseende en tillgång skall köpas eller leasas finns det en process för att fastställa en diskonteringsränta. Denna process tillämpas för att erhålla en diskonteringsränta att tillämpa vid beräkning av leasingskulder. Processen innebär att en lämplig industriell avkastningskurva används samt att koncernens kreditrisk beaktas, justerat för valutaeffekter, leasingperiod och den ekonomiska miljön.

Koncernen som leasetagare

IAS 17 — 2018

Operationella leasingavtal

Koncernens operationella leasingavtal avser främst kontrakt för hyra av lokaler och kontorsutrustning. Även viss produktionsutrustning som t ex truckar i fabrikerna leasas.

Operationella leasingkostnader	2018
Minimileaseavgifter	–1 325
Variabla avgifter	–46
Leasingintäkter avseende objekt som vidareuthyrs	14
Summa	**–1 357**

Operationella leasingåtaganden per 31 dec 2018	Minimileaseavgifter	Leasingintäkter avseende objekt som vidareuthyrs	Summa	Nuvärde av operationella leasingåtaganden, förutom objekt som vidareuthyrs
- Inom 1 år	1 125	22	1 103	1 088
- Senare än 1 år men inom 5 år	2 947	80	2 867	2 649
- Senare än 5 år	1 946	98	1 848	1 499
Summa	**6 018**	**200**	**5 818**	**5 236**

Finansiella leasingavtal

Koncernen innehar finansiella leasingavtal för produktionsutrustning och vissa byggnader som används i produktionen. För dessa leasade tillgångar övergår äganderätten till koncernen när leasingkontrakten löper ut utan att koncernen påförs ytterligare kostnader. Samtliga leasingavtal löper med fast bindningstid och med fasta betalningar.

Tillgångar under finansiella leasingavtal	Tillgångar under uppförande	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier
Anskaffningsvärde			
Ingående balans per 1 januari 2018	—	97	75
Nyanskaffningar under året	22	47	29
Avyttringar	—	–82	—
Omräkningsdifferenser	—	4	3
Utgående balans per 31 december 2018	**22**	**66**	**107**

NOT 7 – LEASING

Per 1 januari 2019 har IFRS 16 tillämpats för leasingkontrakt. För 2018 tillämpades IAS 17.

Förändringar i redovisningsprincip och upplysningar

IFRS 16 godkändes av EU i november 2017 och ersatte IAS 17 Leasing. IFRS 16 är en ny standard för att redovisa leasingkontrakt med tillhörande utökade upplysningskrav. IFRS 16 innehåller främst nya regler för leasingtagaren. Enligt IFRS 16 skall alla leasingavtal, med några få undantag, redovisas i balansräkningen. För leasegivaren innehåller inte IFRS 16 några väsentliga förändringar jämfört med IAS 17. Leasegivaren måste fortfarande klassificera sina leasingkontrakt som antingen finansiella eller operationella beroende på om avtalet innebär att de ekonomiska fördelarna och riskerna som förknippas med ägandet av den underliggande tillgången i allt väsentligt överförts till leasingtagaren.

Som en del av implementeringsprocessen har koncernen analyserat alla väsentliga kontrakt där koncernen agerar leasingtagare. Vid denna analys har fokus legat på: tillgångsslag, kontraktslängd, antal hyrda objekt, om kontrakten inkluderar samtida inköp av service- eller underhåll och hur många avtal som har en löptid kortare än tolv månader och/eller om kontrakten är av lågt värde. Koncernen har definierat tillgångar till lågt värde som tillgångsklasser som vanligtvis är av lågt värde, såsom mindre IT-utrusning (mobiltelefoner, bärbara datorer, datorer, skrivare) och kontorsinventarier. Korta leasingavtal är sådana där kontraktstiden är tolv månader eller kortare.

Följande slutsatser har dragits:

- Majoriteten av leasingåtagandena avser Byggnader och mark och Maskiner och inventarier. Byggnader och mark står för 80 procent av de leasade tillgångarna medan Maskiner och inventarier står för 19 procent.
- Tillgångar av lågt värde är vanligt inom koncernen men utgör mindre än 1 procent av värdet av de återstående leasingåtagandena.
- Korttidsleasingavtal är inte vanligt förekommande då majoriteten av kontrakten är längre än tolv månader.
- Förlängningsoptioner har inkluderats vid analyser av större hyreskontrakt.

Koncernen har valt att tillämpa den förenklade övergångsmetoden vid implementeringen av IFRS 16. Metoden innebär att jämförande information inte har räknats om. På övergångsdagen har nyttjanderättstillgången redovisats till ett belopp som motsvarar den beräknade leasingskulden, justerat för förutbetalda eller upplupna leasingavgifter som har redovisats i balansräkningen vid övergångsdagen.

Vid implementeringen av IFRS 16 har koncernen tillämpat följande undantag;

- Leasingavtal som upphör inom tolv månader från och med den 1 januari 2019 hanteras som kortfristiga leasingavtal vilket innebär att dessa inte har inkluderats i leasingskulden.
- Initiala direkta kostnader har inte tagits med i beräkningen av leasingskulden.
- Inga större justeringar har gjorts av leasingperioden avseende förlängnings- eller uppsägningsoptioner.

Baserat på förändringar hänförliga till implementeringen, har anläggningstillgångarna ökat med 6 978 Mkr och övriga skulder med 6 698 Mkr per den 1 januari 2019. Skillnaden beror på kinesiska landrättigheter, vilka är förutbetalda och därmed redovisas ingen leasingskuld för dessa. Implementeringen har inte föranlett några förändringar i Eget kapital men den har påverkat tidpunkten för när kostnaden redovisas under leasingperioden och klassificeringen av kostnaden. Den ingående balansen i enlighet med IFRS 16 per den 1 januari 2019 beskrivs i tabellen nedan.

IAS 17 – tillämpad för 2018

Koncernen som leasetagare

Vad gäller finansiella leasingavtal har tillgången redovisats som en omsättningstillgång eller anläggningstillgång och till det lägsta av leasingobjektets verkliga värde eller nuvärdet av minimileaseavgifterna vid leasingperiodens början. Tillgången har skrivits av linjärt över nyttjandeperioden, eller över leasingperioden om den är kortare. Skulden för framtida leasingbetalningar har redovisats till respektive diskonterade nuvärde och klassificeras som kort eller långfristig skuld. Leasingbetalningarna har fördelats mellan amortering av skuld och räntekostnader.

När det gäller operationella leasingavtal, dvs. när riskerna och förmånerna förknippade med ägandet av tillgången inte har överförts till koncernen, har leasingavgifterna kostnadsförts i resultaträkningen linjärt i takt med att de uppstår under kontraktsperioden.

Koncernen som leasegivare

Koncernen hade inga finansiella leasingavtal som leasegivare under 2018.

Försäljningstransaktioner innehållande återköpsavtal har redovisats som operationella leasingavtal. Operationella leasingavtal, med en kontraktslängd på max tolv månader, har redovisats i balansräkningen och klassificerades som varulager, se Not 18 - Varulager. Tillgångar kopplade till kontrakt med en löptid överstigande tolv månader har klassificerats som materiella anläggningstillgångar, se Not – 16 Materiella anläggningstillgångar. Dessa operationella leasingavtal var främst hänförliga till bilar sålda med återköpsavtal. Skillnaden mellan försäljningspriset och återköpspriset har redovisats som en intäkt i resultaträkningen linjärt över leasingperioden, se Not 2 – Intäkter. Leasingintäkten som ännu ej har redovisats i resultaträkningen redovisas som en del av kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt i balansräkningen, se Not 25 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt. Återköpsåtagandet har redovisats som en finansiell skuld och klassificeras som Övrig långfristig skuld, se Not 26 eller Övrig kortfristig skuld, se Not 27.

IFRS 16 – tillämpad för 2019

Koncernen som leasetagare

Initialt redovisas en nyttjanderätttstillgång och en leasingskuld i balansräkningen. Leasingskulden beräknas till ett belopp som motsvarar nuvärdet av de leasingavgifter som ännu inte har betalats. De leasingavgifter som är inkluderade i leasingskulden består av fasta

IFRS 16 – Upplysningar om övergången

Åtaganden för operationella leasingavtal per 31 december 2018	5 818
Diskontering med koncernens vägda genomsnittliga marginella låneränta 2,5 procent	–1 131
Tillkommande skulder för finansiella leasingavtal per 31 december 2018	113
Avgår korttidsleasingavtal som kostnadsförts linjärt	–390
Avgår leasingavtal för vilka den underliggande tillgången är av lågt värde som kostnadsförts linjärt	–53
Avgår avtal som omklassificerats till servicetavtal	—
Tillkommer justeringar på grund av optioner att förlänga respektive säga upp avtal	2 335
Tillkommer justeringar på grund av förändringar i index eller pris hänförliga till variabla avgifter	6
Leasingskuld per 1 januari 2019	6 698

Väsentliga transaktioner med närstående företag tidigare år

- Under 2016 ingick koncernen avtal med Asia-Europe Automobile Manufacturing (Talzhou) Co., Ltd (Luqiaofabriken), där de mindre CMA-baserade bilarna i 40-serien produceras. Luqiaofabriken ägs av Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, men drivs av Volvo Cars. Avtalen omfattar tillverkningslicenser och serviceavtal och har under 2019 resulterat i övriga intäkter om 356 (307) Mkr.
- Under 2017 ingick koncernen ett licensavtal med London Taxi Co., Ltd, ett helägt dotterbolag till Zhejiang Geely Holding Group Co. Avtalet har under 2019 resulterat i omsättning om — (300) Mkr.

Under 2019 har Volvo Personvagnar AB sålt andelar i företaget PSINV AB till medlemmar av företagsledningen till ett värde om 38 (—) Mkr.

Utöver ovanstående samt arvode för utförda tjänster och aktierelaterade ersättningsprogram vilka finns beskrivna i Not 8 – Medelantal anställda, löner och ersättningar, har det inte förekommit några transaktioner med styrelseledamöter eller ledande befattningshavare.

3) Se Not 31 – Rörelseförvärv och Not 8 – Innehav i dotterföretag (Moderbolaget)

NOT 5 – ERSÄTTNING TILL REVISORER

	2019	2018
Deloitte		
Revisionsuppdrag	–37	–34
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	–5	–18
Skatterådgivning	–4	–2
Övriga tjänster	–5	–12
Summa	**–51**	**–66**

Med **revisionsuppdrag** avses granskning av årsredovisningen, räkenskaperna samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Revisionen omfattar även rådgivning och biträde som föranleds av de iakttagelser som gjorts i samband med revisionsuppdraget.

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget innebär andra uppdrag för att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, inklusive rådgivning avseende rapporteringskrav och intern kontroll.

Skatterådgivning innefattar rådgivning inom skatteområdet.

Övriga tjänster är alla andra uppdrag.

NOT 6 – ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER OCH RÖRELSEKOSTNADER

	2019	2018
Övriga rörelseintäkter		
Valutakursvinster	537	62
Sålda tjänster	1 379	1 117
Statliga stöd	633	776
Övrigt	1 319	1 431
Summa	**3 868**	**3 386**

	2019	2018
Övriga rörelsekostnader		
Avskrivningar materiella och immateriella tillgångar	–244	–229
Royalty	–916	–826
Fastighetsskatt	–109	–109
Övrigt	–1 976	–1 160
Summa	**–3 245**	**–2 324**

Omsättningen fördelar sig mellan följande geografiska marknader:	2019	2018
Kina	60 530	54 653
USA	40 110	39 366
Europa[1]	130 983	121 671
varav Sverige	*26 092*	*28 034*
varav Tyskland	*20 343*	*18 366*
varav Storbritannien	*16 911*	*14 933*
Övriga marknader	42 494	36 963
varav Japan	*7 937*	*6 593*
varav Sydkorea	*4 623*	*3 322*
Summa	**274 117**	**252 653**

Omsättningen fördelar sig mellan följande kategorier:	2019	2018
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	251 107	231 891
Försäljning av begagnade bilar	15 840	13 808
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing- och biluthyrning	4 177	3 326
Försäljning av licenser	1 648	2 542
Övrig omsättning	1 345	1 086
Summa	**274 117**	**252 653**

1) Europa definieras som EU28+EFTA.

Redovisade intäkter från skulder avseende kundkontrakt

I Not 25 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt finns information om poster som är intäktsförda under året och som tidigare år redovisades som skuld avseende kundkontrakt. Majoriteten av koncernens skulder avseende kundkontrakt är klassificerade som kortfristiga.

NOT 3 – KOSTNADER PER KOSTNADSSLAG

	2019	2018
Materialkostnader inkl. frakt, distribution och garantikostnader	–186 126	–170 921
Personalkostnader	–36 997	–33 077
Avskrivningar	–15 548	–13 213
Övrigt	–21 598	–22 386
Summa	**–260 269**	**–239 597**

Aktiverade kostnader för produktutveckling samt erhållna statliga stöd har reducerat kostnadsslagen Personalkostnader och Övrigt. Se Not 10 – Statliga stöd.

NOT 4 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Koncernen har flera närstående parter framförallt vad avser utveckling av ny teknologi. Närstående parter är företag som inte konsolideras i Volvo Cars-koncernen men ingår i Geely-sfären men också andra företag såsom intresseföretag och joint ventures.

Transaktioner med närstående parter sker till marknadsmässiga villkor.

Under året har företag inom koncernen haft följande rörelsetransaktioner med närstående parter. Informationen i tabellen nedan inkluderar alla tillgångar och skulder till närstående. Utöver långfristiga fordringar på 376 (—) Mkr är alla tillgångar och skulder kortfristiga.

	Försäljning av varor, tjänster och övrigt		Inköp av varor, tjänster och övrigt	
	2019	2018	2019	2018
Närstående företag[1][2]	4 133	5 715	–1 487	–217
Joint ventures och intresseföretag[1]	1 320	981	–2 603	–1 659

	Fordringar		Skulder	
	31 dec 2019	31 dec 2018	31 dec 2019	31 dec 2018
Närstående företag[1]	7 209	7 999	2 927	4 145
Joint ventures och intresseföretag[1]	733	465	408	271

1) Joint ventures inom Geelykoncernen klassificeras som närstående företag. För joint ventures och intresseföretag, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.
2) Varav försäljning av licenser till ett värde av 1 410 (2 458) Mkr

Från och med den 28 september 2018 konsolideras inte längre Polestarkoncernen i Volvo Cars. Efter detta utgör Polestarkoncernen en närstående part och transaktioner med bolag inom Polestarkoncernen redovisas, samt upplysningar lämnas, i enlighet därmed[3].

Väsentliga transaktioner med närstående företag under året

- Licensförsäljning till Polestar Performance AB uppgick till 874 (1 769) Mkr och till Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd till 446 (378) Mkr. Försäljning av tjänster till Polestar Performance AB uppgick till 253 (80) Mkr och till Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd om 478 (305) Mkr. Sålda tjänster har redovisats som övriga intäkter. Vidare har även mjukvaruuppdateringar avseende prestanda sålts till Polestars slutkunder. Försäljningen av mjukvara till Polestar Performance AB har redovisats som övriga intäkter och uppgick till 472 (56) Mkr.
- Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd har under året sålt motorer till Asia-Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd (Luqiaofabriken) för produktionen av Lynk&Co CX11 bilar. Försäljningen har genererat omsättning om 856 (1 691) Mkr.
- Volvo Car AB (publ.) har lämnat utdelning till aktieägarna om 1 512 Mkr varav 125 (63) Mkr har lämnats till innehavarna av preferensaktier. Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd har lämnat utdelning om 1 381 (—) Mkr till sin aktieägare Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. Erhållna koncernbidrag uppgick till — (64) Mkr från Geely Sweden Holdings AB och — (354) Mkr från Geely Sweden Industry Investment AB.

NOT 2 – INTÄKTER

REDOVISNINGSPRINCIPER

Den redovisade omsättningen definieras som transaktionspriset för sålda varor och tjänster, justerat för olika former av rörliga ersättningar såsom rabatter och andra former av incitament.

Intäkter redovisas när köparen erhåller kontroll över den levererade varan eller tjänsten. Kontroll innebär att köparen styr över hur varan eller tjänsten skall användas samt att köparen erhållit fördelarna av varan eller tjänsten. En intäkt redovisas antingen vid försäljningstillfället eller över tid, beroende på de villkor som föreligger. Försäljningen av varor och tjänster kan ge upphov till en avtalsskuld till kunderna. Sådana skulder redovisas när koncernen är skyldig till att överföra varor eller tjänster till en kund för vilket koncernen har erhållit betalning. Skulderna inkluderar bland annat avsättningar för utökade serviceprogram, restvärdesgarantier, återköpsavtal samt förskott från kunder.

Försäljning av varor
Intäkter redovisas när kontrollen över varan övergår till kunden i enlighet med överenskomna leveransvillkor. Då intäkten redovisas förekommer inga materiellt ouppfyllda åtaganden som kan påverka återförsäljarens beslut att acceptera varan. När ett kundkontrakt inkluderar olika former av rörlig ersättning påverkar dessa värdet av redovisade intäkterna och skulderna avseende kundkontakt, det kan till exempel röra sig om volymbaserade rabatter som är beroende av total volym såld över tid.

Intäkter från försäljning av bilar med utfärdade restvärdesgarantier till en oberoende finansiär, redovisas i sin helhet vid försäljningstidpunkten med avdrag för den uppskattade restvärdesrisken, förutsatt att väsentliga risker kopplade till bilen har överförts till kunden. Den uppskattade restvärdesrisken redovisas som en skuld avseende kundkontrakt, se Not – 25 Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt. Intäkten redovisas endast när övergången av kontrollen kan konstateras.

Försäljning av bilar som är kombinerade med återköpsavtal, redovisas som om de vore operationella leasingkontrakt vilket innebär att bilen redovisas i balansräkningen under kontraktsperioden. Intäkter hänförliga till operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden eftersom kontrollen över bilen inte har övergått till köparen vid försäljningstillfället. Redovisningsprincipen tillämpas även då koncernen har sålt en bil men samtidigt har en rättighet, eller i några fall skyldighet, att återköpa fordonet. Erfarenhetsmässigt vet vi att en majoritet av köparna väljer att utnyttja optionen och därmed kommer koncernen att återköpa bilen. Bilen kommer i dessa fall att redovisas i koncernens balansräkning under kontraktsperioden och den kommer skrivas av till dess restvärde, se Not 9 – Avskrivning. Tillgångens nyttjandeperiod och dess restvärde ses regelbundet över och justeras vid behov, se Not 18 – Varulager och Not 16 – Materiella anläggningstillgångar. Skulden hänförlig till skyldigheten att köpa tillbaka bilen redovisas som långfristig eller kortfristig skuld, se Not 26 – Övriga långfristiga skulder och Not 27 – Övriga kortfristiga skulder.

Försäljning av tjänster
Koncernen säljer serviceavtal eller förlängda garantier till slutkunderna. Dessa intäkter redovisas linjärt över kontraktsperioden. Den upplupna intäkten redovisas som en skuld avseende kundkontrakt, eftersom betalning erhållits i förväg. När en förlängd garanti inkluderas i försäljningspriset för en bil och det är praxis att inkludera denna typ av garanti redovisas en avsättning och motsvarande garantikostnad vid försäljningstillfället. Om den förlängda garantin däremot går utöver vad som är gällande praxis på en specifik marknad, redovisas den som ett separat prestationsåtagande och intäkten redovisas linjärt över kontraktsperioden. I de fall där ett fristående försäljningspris inte är direkt observerbart, uppskattas priset baserat på den förväntade kostnaden plus en vinstmarginal.

Försäljning av licenser
Intäkter från sålda licenser kan antingen redovisas vid en specifik tidpunkt eller över tid, beroende på huruvida den sålda licensen ger en rättighet att använda eller få tillträde till den underliggande tillgången. Koncernen har båda typer av avtal och intäkterna redovisas därmed i enlighet med de aktuella avtalens ekonomiska innebörd. Intäkter från sålda licenser relaterade till IP och annan egenutvecklad teknologi redovisas som omsättning.

Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och uthyrning av bilar
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing och uthyrning av bilar redovisas linjärt över kontraktsperioden. Intäkter från operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden.

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Rörliga ersättningar
Den inneboende risken med rörliga ersättningar är att redovisade intäkter är övervärderade och kan komma att behöva reverseras i kommande perioder. Koncernen är därför försiktig i sin bedömning vad avser rörliga ersättningar för att miniminera risken för att övervärdera intäkterna. Detta för med sig att eventuella skulder som redovisas med avseende på variabla ersättningar värderas försiktigt. Rörliga ersättningar som redovisas som skuld avseende kundkontrakt kan i framtiden bli utbetalda eller bli intäktsförda.

Volymrabatter
Bilar säljs ibland med volymrabatter baserade på ackumulerad försäljning över en 3 till 12-månadersperiod. Intäkten redovisas med avdrag för beräknade volymrabatter baserat på en uppskattning av total försäljning i enlighet med avtal. Historiska data används för att uppskatta rabatternas förväntade totala värde. En skuld avseende kundkontakt redovisas för förväntade volymrabatter i förhållande till försäljningen till och med balansdagen.

Restvärdesgarantier
Koncernen är exponerad för restvärdesgarantier vilket kan innebära en potentiell förlust för koncernen om det framtida marknadsvärdet på bilen är lägre än det värde som har garanterats i avtalet. Denna potentiella negativa effekt redovisas som en skuld avseende kundkontrakt och det framtida marknadsvärdet övervakas både för individuell bil och på löpande basis. Uppskattningarna baseras på aktuella bilauktioner, framtida prissänkningar på grund av förväntade förändringar av marknadsvillkoren, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations och rekonditioneringskostnader etc.

Återköpsåtagande
Bilar som har sålts innehållande ett återköpsåtagande redovisas i koncernens balansräkning som en tillgång avseende operationell leasing eller som lager beroende på kontraktsperiodens längd. Koncernen är exponerad för risk vid återköpsåtaganden (risken är i princip samma risk som föreligger för restvärdesgarantier). Under kontraktsperioden finns en risk för potentiell förlust för koncernen om det uppskattade värdet i balansräkningen är lägre än marknadsvärdet på bilen. Ökade avskrivningar eller nedskrivning av bilen sker om en potentiell förlust identifieras. Av denna anledning övervakas marknadsvärdet för bilen noggrant genom exempelvis aktuella auktionsvärden, framtida prissänkningar på grund av förväntade förändringar av marknadsvillkoren, planer för marknadsföringsincitament, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations och rekonditioneringskostnader etc.

Noter till Koncernredovisningen

Alla belopp anges i Mkr om inget annat anges.
Belopp inom parantes avser föregående år.

20200327577718

NOT 1 – GENERELL INFORMATION FÖR FINANSIELL RAPPORTERING AV VOLVO CARS KONCERNEN

Grunderna för upprättande av redovisningen
Koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ.) och dess dotterföretag (koncernen) har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB), såsom de har antagits av Europeiska Unionen. Årsredovisningen är vidare upprättad i enlighet med IAS 1 – Utformning av finansiella rapporter samt Årsredovisningslagen. Vidare har RFR 1 – Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats, utgiven av Rådet för finansiell rapportering. RFR 1 specificerar de upplysningar som skall presenteras i enlighet med Årsredovisningslagen utöver de upplysningar som lämnas i enlighet med IFRS. Koncernbolagen tillämpar samma redovisningsprinciper som tillämpas i koncernredovisningen, oavsett nationell lagstiftning, och principerna definieras i koncernens direktiv. Dessa principer har tillämpats konsekvent under samtliga perioder, om inget annat angetts.

De redovisningsprinciper som är väsentliga för koncernen beskrivs i anslutning till respektive not. När en ny redovisningsstandard implementeras beskrivs påverkan av denna implementation i respektive not.

För att upprätta de finansiella rapporterna behöver ledningen och styrelsen göra vissa uppskattningar och bedömningar samt göra antaganden vilka påverkar till vilket värde tillgångar, skulder, intäkter och kostnader redovisas. Uppskattningar baseras ofta på historisk erfarenhet och olika former av antaganden. Om det faktiska utfallet skiljer sig från gjorda uppskattningar och bedömningar justeras de redovisade värdena. Därför utvärderas regelbundet de uppskattningar och bedömningar som har gjorts. Förändringar i värdet redovisas i den period då förändringen gjordes och om förändringen påverkar framtida perioder redovisas förändringen även i dessa perioder.

För att undvika upprepningar av principtext används korsreferenser mellan noter. De uppskattningar och bedömningar som är väsentliga, beaktat materialitet och osäkerhet, finns beskrivna i respektive not.

Grund för rapporternas upprättande
Koncernen omfattar Volvo Car AB (publ.) och dess dotterföretag. Dotterföretag är alla företag över vilka koncernen har ett bestämmande inflytande och därmed kontroll över detsamma. Koncernen kontrollerar ett företag när koncernen exponeras för, eller har rätt till, rörlig avkastning härrörande från sitt engagemang i bolagen samt kan använda sitt inflytande till att påverka sin avkastning.

Koncernen består av, utöver helägda dotterföretag, ett antal bolag vilka ägs till 50 procent, företrädesvis i Kina, vilka konsolideras (se Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget)). I dessa fall har bedömningen gjorts att koncernen har det bestämmande inflytandet baserat på, utöver ägarandelen, avtalsmässiga förhållanden mellan ägarna. Dotterföretag konsolideras från och med den dag då det bestämmande inflytandet överförs till koncernen. De avkonsolideras från den dag då det bestämmande inflytandet upphör.

Utländsk valuta
Den primära ekonomiska miljö i vilken ett företag bedriver verksamhet är vanligen den i vilken det huvudsakligen genererar och förbrukar likvida medel. I normala fall är den funktionella valutan för varje dotterföretag inom koncernen den valuta som används i den ekonomiska miljö där företaget huvudsakligen är verksamt. Koncernens och Volvo Car AB's (publ.) rapporteringsvaluta är svenska kronor (SEK).

Tillgångar och skulder i annan valuta än den funktionella omräknas till den funktionella valutan med tillämpning av balansdagens kurs. Valutakursdifferenser som uppkommer vid denna omräkning redovisas i resultaträkningen.

Valutakursdifferenser som avser rörelsetillgångar och rörelseskulder redovisas i rörelseresultatet, medan valutakursdifferenser som avser finansiella poster redovisas i finansnettot.

När koncernredovisningen upprättas har resultaträkningar för koncernföretag vars funktionella valuta inte är svenska kronor omräknats till koncernens rapporteringsvaluta SEK baserat på månadsvisa genomsnittskurser. Balansräkningar omräknas till SEK i enlighet med balansdagens kurs och de valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras inom eget kapital. Ackumulerade omräkningsdifferenser hänförliga till ett specifikt dotterföretag, joint venture eller intresseföretag återförs till resultatet som en del av realisationsresultatet vid avyttring av detta företag.

Valutakurserna för koncernens huvudsakliga valutor redovisas i tabellen nedan:

		Genomsnittskurs		Balansdagskurs	
Land	Valuta	2019	2018	2019	2018
Kina	CNY	1,37	1,32	1,34	1,30
Eurozonen	EUR	10,56	10,27	10,46	10,25
Storbritannien	GBP	12,04	11,60	12,31	11,35
USA	USD	9,42	8,69	9,32	8,95
Japan	JPY	0,09	0,08	0,09	0,08

Klassificering av omsättningstillgångar och anläggningstillgångar samt kort- och långfristiga skulder
En tillgång klassificeras som en omsättningstillgång när den främst innehas för handel, förväntas realiseras inom tolv månader efter balansdagen eller när den utgörs av likvida medel, förutsatt att den inte är föremål för några restriktioner. Alla övriga tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar. En skuld klassificeras som kortfristig när den främst innehas för handel eller förväntas regleras inom tolv månader efter balansdagen. Övriga skulder klassificeras som långfristiga.

Kassaflödesanalys – Koncernen

Mkr	Not	2019	2018
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN			
Rörelseresultat		14 303	14 185
Avskrivningar	9	15 548	13 213
Erhållna räntor och liknande poster		572	408
Erlagda räntor och liknande poster		–854	–818
Övriga finansiella poster		–607	–203
Betalda inkomstskatter		–4 089	–4 132
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	30	–2 415	68
		22 458	**22 721**
Förändringar av rörelsekapital			
Förändring av varulager		–3 066	–3 706
Förändring av kundfordringar		694	–2 627
Förändring av leverantörsskulder		1 969	4 372
Förändring i avsättningar		926	–608
Förändring av skulder avseende kundkontrakt		6 503	6 093
Övriga förändringar i rörelsekapital[1)]		2 890	520
Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital		**9 916**	**4 044**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**32 374**	**26 765**
INVESTERINGSVERKSAMHETEN			
Förvärv av aktier och andelar, netto[2)]	13, 31	–235	–1 565
Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag	13	64	240
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar[1)]		–9 176	–7 283
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		–11 807	–13 574
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		353	122
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–20 801**	**–22 060**
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten		**11 573**	**4 705**
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN			
Upptagna lån till kreditinstitut		1 361	3 087
Erhållna medel från obligationslån	20	8 221	—
Amortering av skulder till kreditinstitut		–3 553	–7 354
Amortering av räntebärande skulder		–1 356	—
Erhållna medel från nyemission av preferensaktier	22	5 011	—
Inlösen av preferensaktier	22	–5 745	—
Lämnad utdelning till aktieägare	4	–2 897	–67
Investeringar i kortfristiga placeringar, netto	21	–1 985	2 558
Övrigt[3)]		112	1 033
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–831**	**–743**
Årets kassaflöde		**10 742**	**3 962**
Likvida medel vid årets början		**40 170**	**35 402**
Kursdifferenser i likvida medel		1 085	806
Likvida medel vid årets slut	21	**51 997**	**40 170**

1) Fram till och med andra kvartalet aktiverades kostnader för unik IP (numera klassificerad som kundkontrakt) som immateriell tillgång och tillgången kostnadsförs vid överföring till kunden. För jämförbarhet har berörda rader hänförliga till 2018 justerats.
2) Förvärv av aktier och andelar, netto, inkluderar för 2018: effekter hänförliga till avkonsolidering av Polestar.
3) Övrigt är hänförligt till realiserade resultat från finansiella instrument om 226 (694) Mkr samt förändring av Övriga långfristiga skulder om –114 (339) Mkr.

Förändringar i eget kapital – Koncernen

Mkr	Aktie-kapital[1]	Över-kurs-fond	Övrigt tillskjutet kapital	Omräk-ningsre-serv	Övriga reserver	Balanse-rade vinst-medel	Hänförligt till moder-bolagets aktieägare	Innehav utan bestäm-mande inflytande	Summa
Ingående eget kapital 1 januari 2018	**51**	**11 405**	**8 034**	**–258**	**1 270**	**28 227**	**48 729**	**5 931**	**54 660**
Årets resultat	—	—	—	—	—	**6 840**	**6 840**	**2 941**	**9 781**
Övrigt totalresultat									
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning	—	—	—	—	—	–1 925	–1 925	—	**–1 925**
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	—	—	—	696	—	—	696	109	**805**
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	—	—	—	–16	—	—	–16	—	**–16**
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	—	—	—	—	–3 249	—	–3 249	13	**–3 236**
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	—	—	—	—	–602	—	–602	–1	**–603**
Skatt hänförlig till poster redovisade i övrigt totalresultat	—	—	—	1	816	404	1 221	–2	**1 219**
Övrigt totalresultat	—	—	—	**681**	**–3 035**	**–1 521**	**–3 875**	**119**	**–3 756**
Summa årets totalresultat	—	—	—	**681**	**–3 035**	**5 319**	**2 965**	**3 060**	**6 025**
Transaktioner med aktieägare									
Koncernbidrag[2]	—	—	418	—	—	—	418	—	**418**
Kapitaltillskott från innehav utan bestämmande inflytande [3] [4]	—	—	—	—	—	—	—	662	**662**
Avyttring av innehav utan bestämmande inflytande[3] [4] [5]	—	—	—	—	—	–17	–17	–1 271	**–1 288**
Förändring i koncernens sammansättning[4] [6]	—	—	—	—	—	–5	–5	—	**–5**
Kapitalinjektion till joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[4] [5]	—	—	—	—	—	846	846	—	**846**
Utdelning till aktieägare[2]	—	—	—	—	—	–63	–63	–4	**–67**
Transaktioner med aktieägare	—	—	**418**	—	—	**761**	**1 179**	**–613**	**566**
Utgående eget kapital 31 december 2018	**51**	**11 405**	**8 452**	**423**	**–1 765**	**34 307**	**52 873**	**8 378**	**61 251**
Årets resultat	—	—	—	—	—	**7 115**	**7 115**	**2 488**	**9 603**
Övrigt totalresultat									
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning	—	—	—	—	—	–3 780	–3 780	—	**–3 780**
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	—	—	—	709	—	—	709	238	**947**
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	—	—	—	–139	—	—	–139	—	**–139**
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	—	—	—	—	–4 221	—	–4 221	1	**–4 220**
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	—	—	—	—	1 016	—	1 016	–13	**1 003**
Skatt hänförlig till poster redovisade i övrigt totalresultat	—	—	—	30	660	792	1 482	1	**1 483**
Övrigt totalresultat	—	—	—	**600**	**–2 545**	**–2 988**	**–4 933**	**227**	**–4 706**
Summa årets totalresultat	—	—	—	**600**	**–2 545**	**4 127**	**2 182**	**2 715**	**4 897**
Transaktioner med aktieägare									
Nyemission av preferensaktier[3]	1	4 988	—	—	—	—	4 989	—	**4 989**
Inlösen av preferensaktier[3]	–1	–4 896	—	—	—	–848	–5 745	—	**–5 745**
Transaktioner med innehav utan bestämmande inflytande	—	—	—	—	—	–57	–57	57	**—**
Kapitalinjektion till joint venture under gemensamt bestämmande inflytande[4] [5]	—	—	—	—	—	1 153	1 153	—	**1 153**
Utdelning till aktieägare[2]	—	—	—	—	—	–1 512	–1 512	–1 385	**–2 897**
Transaktioner med aktieägare	—	**92**	—	—	—	**–1 264**	**–1 172**	**–1 328**	**–2 500**
Utgående eget kapital 31 december 2019	**51**	**11 497**	**8 452**	**1 023**	**–4 310**	**37 170**	**53 883**	**9 765**	**63 648**

1) Aktiekapital uppgår till 51 138 794 (50 500 000) kr.
2) För ytterligare information, se Not 4 – Transaktioner med närstående.
3) För ytterligare information, se Not 22 – Eget kapital.
4) För ytterligare information, se Not 8 – Innehav i dotterföretag (moderbolaget).
5) För ytterligare information, se Not 31 – Rörelseförvärv.

Balansräkning – Koncernen

Mkr	Not	31 dec 2019	31 dec 2018
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	15	32 786	29 626
Materiella anläggningstillgångar	7, 16	69 738	61 208
Tillgångar under operationell leasing	7, 16	3 243	2 523
Fordringar på moderbolaget		54	54
Innehav i joint ventures och intresseföretag	13	7 408	7 003
Andra långfristiga värdepappersinnehav		296	190
Uppskjutna skattefordringar	14	7 275	6 586
Övriga långfristiga fordringar	17	3 253	2 982
Summa anläggningstillgångar		**124 053**	**110 172**
Omsättningstillgångar			
Varulager	18	38 911	35 163
Kundfordringar	4, 19	13 243	13 704
Aktuella skattefordringar		987	573
Övriga omsättningstillgångar	19	8 855	9 875
Kortfristiga placeringar	21	3 518	1 577
Likvida medel	21	51 997	40 170
Summa omsättningstillgångar		**117 511**	**101 062**
SUMMA TILLGÅNGAR		**241 564**	**211 234**
EGET KAPITAL & SKULDER			
Eget kapital	22		
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		53 883	52 873
Innehav utan bestämmande inflytande		9 765	8 378
Summa eget kapital		**63 648**	**61 251**
Långfristiga skulder			
Ersättningar till anställda efter avslutad anställning	23	12 583	8 425
Uppskjutna skatteskulder	14	975	1 688
Övriga långfristiga avsättningar	24	7 291	6 189
Skulder till kreditinstitut	20	4 489	8 273
Obligationslån	20	21 643	13 200
Långfristiga skulder avseende kundkontrakt	25	5 210	4 184
Övriga långfristiga räntebärande skulder	7	5 076	—
Övriga långfristiga skulder	4, 26	4 913	4 609
Summa långfristiga skulder		**62 180**	**46 568**
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga avsättningar	24	8 357	6 936
Skulder till kreditinstitut	20	4 105	2 175
Kortfristiga skulder avseende kundkontrakt	25	20 478	17 511
Leverantörsskulder	4	44 876	43 633
Aktuella skatteskulder		1 302	1 645
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	7	1 073	—
Övriga kortfristiga skulder	27	35 545	31 515
Summa kortfristiga skulder		**115 736**	**103 415**
SUMMA EGET KAPITAL & SKULDER		**241 564**	**211 234**

Övrigt totalresultat – Koncernen

Mkr	2019	2018
Årets resultat	9 603	9 781
Övrigt totalresultat		
Poster som inte ska återföras via resultaträkningen:		
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning	–3 780	–1 925
Skatt på poster som inte skall återföras via resultaträkningen	792	404
Poster som senare kan återföras via resultaträkningen:		
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	947	805
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	–139	–16
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	–4 220	–3 236
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	1 003	–603
Skatt på poster som senare kan återföras via resultaträkningen	691	815
Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatt	**–4 706**	**–3 756**
Summa årets totalresultat	**4 897**	**6 025**
Hänförligt till:		
Moderbolagets aktieägare	2 182	2 965
Innehav utan bestämmande inflytande	2 715	3 060
	4 897	**6 025**

FINANSIELL STÄLLNING OCH LIKVIDITET

Kassaflödet från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten uppgick till 11 573 (4 705) Mkr. Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 32 374 (26 765) Mkr. Förändringen beror på rörelseresultatet om 14 303 (14 185) Mkr, justerat för avskrivningar om 15 548 (13 213) Mkr i kombination med betald skatt om –4 089 (–4 132) Mkr samt en positiv förändring av rörelsekapitalet uppgående till 9 916 (4 044) Mkr.

Den positiva rörelsekapitalförändringen var i första hand hänförlig till ökade försäljningsvolymer samt ökad försäljning av bilar med återköpsavtal samt en ökning av försäljningsgenererade åtaganden. Tillsammans är dessa den främsta orsaken till det positiva kassaflödet från skulder avseende kundkontrakt om 6 503 (6 093) Mkr samt till kassaflödet från övriga förändringar av rörelsekapitalet om 2 890 (520) Mkr. Förändringen av leverantörsskulder hade en positiv effekt om 1 969 (4 372) Mkr i första hand drivet av ökad produktion. De positiva effekterna har delvis motverkats av negativt kassaflöde från förändringar av varulager om –3 066 (–3 706) Mkr drivet av ökade försäljningsvolymer samt ökad försäljning av bilar under operationell leasing.

Kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till –20 801 (–22 060) Mkr. Investeringar i materiella anläggningstillgångar uppgick till –11 807 (–13 574) Mkr och är i huvudsak relaterade till lanseringen av den elektrifierade versionen av XC40, av S60 samt motorer. Investeringar i immateriella tillgångar uppgick till –9 176 (–7 283) Mkr som ett resultat av fortgående investeringar i nya och kommande bilmodeller och ny teknologi.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till –831 (–743) Mkr i huvudsak relaterat till emission av obligationer uppgående till 8 221 (–) Mkr, motverkat av amorteringar av skulder om –3 553 (–7 354) Mkr, utdelningar till aktieägare om –2 897 (–67) Mkr samt investeringar i kortfristiga placeringar (netto) om –1 985 (2 558) Mkr.

Totala likvida medel inklusive kortfristiga placeringar ökade till 55 515 (41 747) Mkr. Nettokassan ökade till 25 214 (19 029) Mkr. Inklusive ej utnyttjade kreditfaciliteter uppgick den totala likviditeten till 69 108 (55 075) Mkr.

EGET KAPITAL

Totalt eget kapital ökade till 63 648 (61 251) Mkr vilket resulterade i en soliditet uppgående till 26,3 (29,0) procent. Förändringen av eget kapital hänför sig till ett positivt nettoresultat om 9 603 Mkr samt kapitaltillskott om 1 153 Mkr från Geely till Polestar, som är ett joint venture under gemensamt bestämmande inflytande. Detta har delvis motverkats av negativa effekter från övrigt totalresultat. Det senare är hänförligt till värdering av orealiserade kassaflödessäkringar om –2 556 Mkr (netto efter skatt), varav säkringar återförda till resultaträkningen uppgick till 1 003 Mkr. Förändringen av värdering av kassaflödessäkringar är främst beroende av en försvagad krona gentemot USD samt GBP. Vidare har omvärderingar av avsättningar för ersättningar till anställda efter avslutad anställning haft en negativ effekt i övrigt totalresultat om –2 988 (netto efter skatt) beroende på förändringar i aktuariella antaganden, främst lägre diskonteringsränta. Detta har delvis kompenserats av en positiv valutakursomvärderingseffekt, inklusive effekter av säkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet, om 838 Mkr (netto efter skatt).

Utdelning om 2 897 Mkr har utbetalats till aktieägarna, varav 125 Mkr avser utdelning till innehavare av preferensaktier. I december 2019 emitterades nya preferensaktier till ett belopp om 4 989 Mkr (netto). Effekten därav har motverkats av inlösen av de i december 2016 tidigare utgivna preferensaktierna till ett belopp om –5 745 Mkr. För mer information om denna transaktion se not 22 – Eget kapital.

Resultaträkning – Koncernen

Mkr	Not	2019	2018
Omsättning	2	274 117	252 653
Kostnad för sålda varor[1]	3	–222 047	–203 322
Bruttoresultat		**52 070**	**49 331**
Forsknings- och utvecklingskostnader [1]	3, 15	–11 446	–10 903
Försäljningskostnader	3	–17 287	–17 371
Administrationskostnader	3	–9 489	–8 001
Övriga rörelseintäkter	6	3 868	3 386
Övriga rörelsekostnader	6	–3 245	–2 324
Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	13	–168	67
Rörelseresultat	4, 5, 7, 8, 9, 10	**14 303**	**14 185**
Finansiella intäkter	11	575	407
Finansiella kostnader	12	–1 710	–1 675
Resultat före skatt		**13 168**	**12 917**
Inkomstskatter	14	–3 565	–3 136
Årets resultat		**9 603**	**9 781**
Årets resultat hänförligt till			
Moderbolagets aktieägare		7 115	6 840
Innehav utan bestämmande inflytande		2 488	2 941
		9 603	**9 781**

1) Omklassificering av Forsknings- och utvecklingskostnader till Kostnad för sålda varor uppgick till 1 195 Mkr för helåret 2018.

RESULTATUTVECKLING

Koncernens omsättning ökade med 8,5 procent till 274 117 (252 653) Mkr efter tillväxt i samtliga regioner och signifikant ökade volymer på viktiga marknader såsom Kina, USA, Tyskland, Storbritannien och Belgien. Wholesales ökade med 7,1 procent till 703 534 (656 688) bilar, i första hand drivet av ökad försäljning av XC40. Den positiva försäljningsutvecklingen och den ökade efterfrågan på XC-modellerna, dock med en ökad prispress på vissa marknader, innebar att ökade volymer, en gynnsam produktmix samt prisutvecklingen, netto, bidrog med ökade intäkter om 10 670 Mkr. Försäljning av licenser minskade med 894 Mkr, samtidigt som övriga intäkter, innefattande försäljning av hyrbilar, begagnade bilar, reservdelar och tillbehör ökade med 3 155 Mkr. Effekter av förändrade valutakurser påverkade omsättningen positivt med 8 533 Mkr.

Bruttoresultatet ökade till 52 070 (49 331) Mkr, vilket innebar en bruttomarginal om 19,0 (19,5) procent. Förbättrad effektivitet i verksamheten, såsom lägre materialkostnader, lägre kostnader för frakter samt effektiviseringar avseende personal- och overheadkostnader, hade en positiv effekt i form av minskad kostnad för sålda varor. Ökningen av den totala kostnaden för sålda varor är främst hänförlig till högre produktionsvolymer, en ökad efterfrågan för XC-modeller samt en negativ effekt av förändrade valutakurser inom kostnad för sålda varor om –8 164 Mkr. Nettoeffekten av förändrade valutakurser i bruttoresultatet var positiv och uppgick till 369 Mkr. Minskningen av sålda licenser påverkade bruttoresultatet negativt med 894 Mkr. Som en konsekvens av detta minskade bruttomarginalen något med priskonkurrens och minskad försäljning av licenser som huvudsakliga orsaker.

Kostnader för forskning och utveckling ökade till –11 446 (–10 903) Mkr. Ökningen har drivits av fortsatta investeringar i elektrifiering, connectivitetstjänster och nya bilmodeller. För detaljer avseende kostnader för forskning och utveckling se tabell nedan.

Försäljnings- och administrationskostnader ökade till –26 776 (–25 372) Mkr. Ökningen har huvudsakligen drivits av ökade administrationskostnader vilka uppgick till –9 489 (–8 001) Mkr och som i huvudsak är relaterade till personalkostnader såväl som ökade kostnader för digitalisering. Försäljningskostnaderna var i linje med 2018 och uppgick till –17 287 (–17 371) Mkr.

Övriga rörelseintäkter och kostnader, netto, uppgick till 623 (1 062) Mkr. Minskningen är främst hänförlig till kostnader för tidig utfasning av vissa komponenter, delvis kompenserat av effekter av förändrade valutakurser på rörelserelaterade fordringar och skulder om 537 (62) Mkr.

Rörelseresultatet (EBIT) ökade något jämfört med föregående år till 14 303 (14 185) Mkr. Rörelsemarginalen minskade till 5,2 (5,6) procent. Medan rörelseresultatet föregående år påverkades positivt av högre statliga stöd och försäljning av licenser jämfört med 2019, är ökningen under året främst resultatet av en stark volymtillväxt, en bra marknads- och produktmix samt effektiviseringar av verksamheten. Sedan tillkännagivandet i april 2019 avseende implementation av ett program för kostnadseffektiviseringar, har antalet konsulter och heltidsanställda minskat med omkring 900 personer. Den fullständiga finansiella effekten av detta väntas komma i 2020 då, medeltalet anställda 2019 var i nivå med 2018. Nettoeffekten av förändrade valutakurser i rörelseresultatet uppgick till –125 Mkr.

Finansnettot uppgick till –1 135 (–1 268) Mkr.

Den effektiva skattesatsen ökade till 27,1 (24,3) procent främst beroende på ändrad fördelning av resultat mellan jurisdiktioner samt skatter hänförliga till tidigare perioder.

Nettoresultatet uppgick till 9 603 (9 781) Mkr. Nettoresultatet i förhållande till intäkterna uppgick till 3,5 (3,9) procent.

Utgifter för forskning och utveckling, Mkr	2019	2018
Utgifter för forskning och utveckling	–14 662	–12 816
Aktiverade utvecklingskostnader	8 088	6 476
Avskrivningar på aktiverade produktutvecklingskostnader	–4 872	–4 563
Forskning- och utvecklingskostnader	**–11 446**	**–10 903**

Innehåll finansiella rapporter

Koncernens finansiella rapporter

Resultaträkning ... 75
Övrigt totalresultat ... 76
Balansräkning ... 77
Förändringar i eget kapital ... 78
Kassaflödesanalys ... 79

Noter till koncernredovisningen

Not 1 – Generell information för finansiell rapportering av Volvo Cars koncernen ... 80
Not 2 – Intäkter ... 81
Not 3 – Kostnader per kostnadsslag ... 82
Not 4 – Transaktioner med närstående ... 82
Not 5 – Ersättning till revisorer ... 83
Not 6 – Övriga rörelseintäkter och övriga rörelsekostnader ... 83
Not 7 – Leasing ... 84
Not 8 – Medelantal anställda, löner och ersättningar ... 87
Not 9 – Avskrivningar ... 90
Not 10 – Statliga stöd ... 90
Not 11 – Finansiella intäkter ... 91
Not 12 – Finansiella kostnader ... 91
Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag ... 91
Not 14 – Skatter ... 94
Not 15 – Immateriella tillgångar ... 95
Not 16 – Materiella anläggningstillgångar ... 97
Not 17 – Övriga långfristiga fordringar ... 98
Not 18 – Varulager ... 98
Not 19 – Kundfordringar och övriga omsättningstillgångar ... 99
Not 20 – Finansiella risker och finansiella instrument ... 99
Not 21 – Kortfristiga placeringar och likvida medel ... 109
Not 22 – Eget kapital ... 109
Not 23 – Ersättning till anställda efter avslutad anställning ... 110
Not 24 – Kortfristiga och långfristiga avsättningar ... 114
Not 25 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt ... 115
Not 26 – Övriga långfristiga skulder ... 116
Not 27 – Övriga kortfristiga skulder ... 116
Not 28 – Ställda säkerheter ... 116
Not 29 – Eventualförpliktelser ... 116
Not 30 – Kassaflödesanalys ... 117
Not 31 – Rörelseförvärv ... 118
Not 32 – Rörelsesegment ... 118
Nyckeltalsdefinitioner ... 119

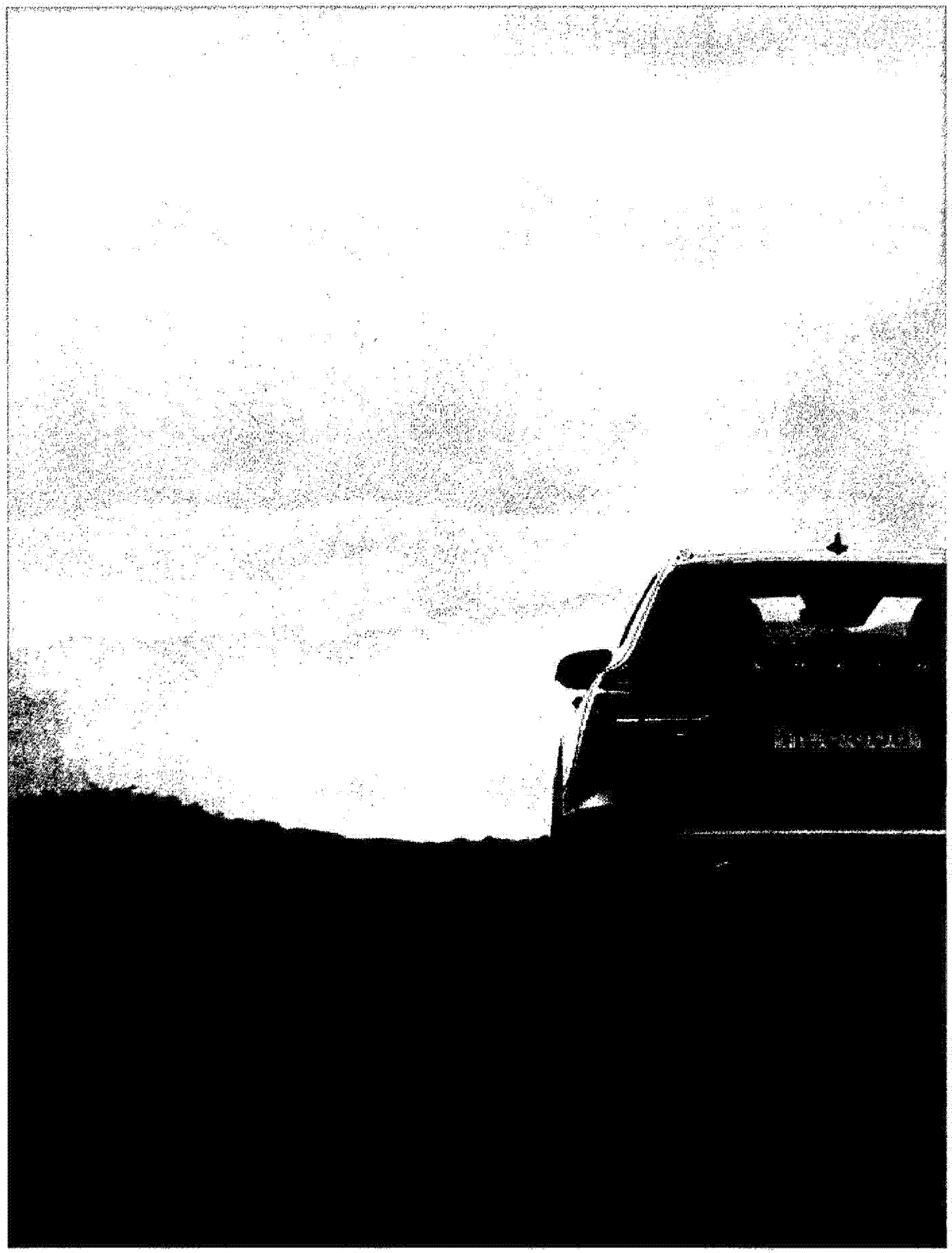
Moderbolagets finansiella rapporter

Resultaträkning och övrigt totalresultat ... 120
Balansräkning ... 120
Förändringar i eget kapital ... 121
Kassaflödesanalys ... 121

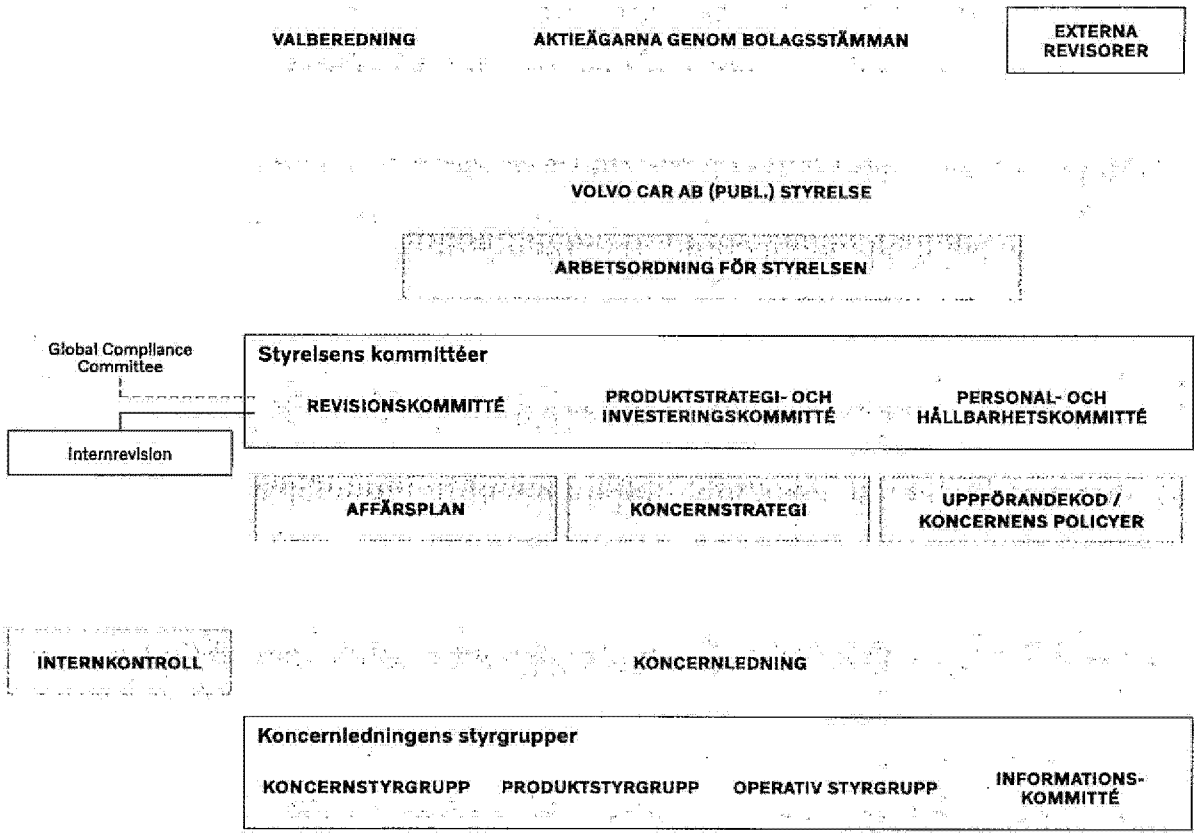
Noter till moderbolagets finansiella rapporter

Not 1 – Väsentliga redovisningsprinciper ... 122
Not 2 – Viktiga uppskattningar och bedömningar ... 122
Not 3 – Transaktioner med närstående ... 123
Not 4 – Ersättning till revisorer ... 123
Not 5 – Ersättning till styrelsen ... 123
Not 6 – Finansiella intäkter och kostnader ... 123
Not 7 – Skatter ... 123
Not 8 – Innehav i dotterföretag ... 124
Not 9 – Eget kapital ... 126
Not 10 – Obligationer ... 126

Förslag till dispostion av fritt eget kapital ... 127
Revisionsberättelse ... 128
Styrelse ... 130
Koncernledning ... 132
Intressentdialog & Materialitetsanalys ... 134
Resultattavla för hållbarhet ... 138
GRI-index ... 143
Bestyrkanderapport avseende hållbarhetsredovisning ... 145
Vårt arv ... 146
Definitioner ... 146
Information och kontakt ... 147



BOLAGSSTYRNINGSSTRUKTUR



Intern kontroll av den finansiella rapporteringen
I enlighet med aktiebolagslagen är styrelsen ytterst ansvarig för att säkerställa att det finns ett effektivt internt kontrollsystem inom koncernen. För att underlätta för styrelse och ledning i deras ansvar för intern kontroll har Volvo Cars implementerat en intern kontrollfunktion för den externa finansiella rapporteringen (ICEFR). Syftet är att säkerställa att den externa finansiella rapporteringen är tillförlitlig och att de finansiella rapporterna upprättas i enlighet med allmänt vedertagna redovisningsprinciper. Funktionen för intern kontroll rapporterar regelbundet till Revisionskommittén. Volvo Cars baserar sitt arbete med intern kontroll på det ramverket från Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission (COSO). Ramverket har fem komponenter: kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakande aktiviteter.

Kontrollmiljö
Grunden för Volvo Cars kontrollmiljö är Volvo Cars uppförandekod, som är det vägledande styrdokumentet tillsammans med koncernens företagspolicyer och direktiv. Vidare bygger kontrollmiljön avseende den finansiella rapporteringen på funktionella policyer, direktiv, riktlinjer och auktorisationsregelverk.

Kontrollaktiviteter
Kontrollaktiviteter avser aktiviteter som bidrar till att säkerställa att Volvo Cars policyer, direktiv och instruktioner implementeras. Kontrollaktiviteter utförs i hela organisationen, på alla nivåer och för alla funktioner, för att hantera risker samt upptäcka och korrigera fel i de finansiella processerna. Kontrollaktiviteterna är dokumenterade i Volvo Cars interna kontrollramverk.

Riskbedömning
Resultatet av riskbedömningen utgör grunden för internkontrollgranskningar och aktiviteter relaterade till ICEFR kommande år.

Varje enhet och funktion ansvarar för att identifiera sina egna risker. Dessa konsolideras och rapporteras sedan inom ramen för ERM-direktivet. Läs mer om detta på sidan 65. Därtill gör Internkontrollen, Corporate Compliance and Ethics Office, Consumer & Enterprise Digital och Sustainability en årlig gemensam riskbedömning för att utvärdera och identifiera risker som kan hindra Volvo Cars att nå sina affärsmål. Resultatet från den gemensamma riskbedömningen rapporteras till vissa av koncernledningens styrgrupper samt till funktioner med operativt ansvar.

Information och kommunikation
Information och kommunikation inom Volvo Cars inkluderar de system och processer som bidrar till att identifiera, fånga upp och utbyta information som säkerställer att personalen kan utföra sina arbetsuppgifter och att de finansiella rapporterna är fullständiga och korrekta. Information avseende planering, riskområden samt resultat från självutvärdering och internkontrollgranskningar kommuniceras regelbundet till ett antal olika organ och till Revisionskommittén.

Övervakning
Utöver internrevisionsavdelningen, som beskrivs ovan, finns en särskild funktion för internkontroll som gör internkontrollgranskningar och samordnar utvärderingsaktiviteter genom det årliga självutvärderingsprogrammet. Detta program fokuserar på ledningS- och transaktionskontroller samt på självutvärdering av allmänna IT-kontroller. När bristfälliga kontroller konstaterats vid självutvärdering, i den ordinarie verksamheten eller av intern eller extern revision följs dessa upp och korrigeras på lämpligt sätt för att åtgärda bristerna. Chefen för internkontrollfunktionen rapporterar regelbundet till CFO.

Hållbarhetsrapportering
Volvo Cars har rapporterat om miljö-, hälso- och säkerhetsaspekter av sina produkter och sin produktion sedan vi undertecknade FN:s Global Compact år 2000. År 2003 publicerade bolaget sin första hållbarhetsrapport i enlighet med de internationella rapporteringsriktlinjerna från Global Reporting Initiative (GRI). Genom att tillämpa och uppfylla GRI:s internationella riktlinjer för hållbarhetsrapportering strävar Volvo Cars efter att säkerställa transparent rapportering av uppgifter som är relevanta för våra intressenter. 2019 års rapport har upprättats i enlighet med GRI Standards Core-nivå. Volvo Cars rapporterar årligen. Rapporten omfattar, där ej annat anges, perioden 1 januari till 31 december 2019. Volvo Car Groups hållbarhetsrapport har utformats så att den uppfyller kraven i 6 kap. 11 § årsredovisningslagen. Hållbarhetsrapportens omfattning och innehåll framgår av GRI-index på sidorna 143-144 i detta dokument. Definitioner av gränsvärden samt mättekniker och beräkningar för varje resultatindikator anges med avseende på den aktuella indikatorn. Inga väsentliga förändringar skedde under rapportperioden eller jämfört med tidigare rapportperioder. Deloitte AB har översiktligt granskat hållbarhetsredovisningen i enlighet med ISAE 3000, och rapporten över denna översiktliga granskning finns på sidan 145. Hållbarhetsredovisningen är också vår "Communication on Progress" för FN:s Global Compact.

Inom ramen för sin nya hållbarhetsstrategi har Volvo Cars även startat ett projekt för att analysera, identifiera och välja olika initiativ och program som stöder våra ambitioner och validerar dem externt. Klimatåtgärder och finansiell risk hör till Volvo Cars fokusområden. Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) är ett av de program som vi kommer att titta närmare på under 2020.

är även ansvarig för att övervaka Volvo Cars hållbarhetsstrategi. Personal- och hållbarhetskommittén består för närvarande av Thomas Johnstone (ordförande), Betsy Atkins och Jim Zhang.

Produktstrategi- och investeringskommitté
Styrelsen för Volvo Cars har inrättat en Produktstrategi- och investeringskommitté för att övervaka koncernens produktstrategi och de investeringar som är relaterade till den. Kommittén har hållit fyra ordinarie möten under 2019. Produktstrategi- och investeringskommittén är ansvarig för att granska Volvo Cars produktstrategi, cykelplan och produktprogram för att tillse att strategin och planerna, liksom programmen för den övergripande strategin, möter kundernas krav och marknadsutvecklingen samt tar hänsyn till nya teknologier och affärsmöjligheter inom alla segment som är relevanta för Volvo Cars. Kommittén ska vidare säkerställa att förändringar i samhället eller i människors syn på mobilitet och bilar samt förändringar inom fordonsmarknaden återspeglas i Volvo Cars strategiska produktplaner och teknikval. Produktstrategi- och investeringskommittén består för närvarande av Winfried Vahland (ordförande), Thomas Johnstone, Betsy Atkins och Håkan Samuelsson. Winfried Vahland ersatte i mars 2019 Carl-Peter Forster i kommittén och har varit dess ordförande sedan den 23 oktober 2019. Tidigare var Thomas Johnstone kommitténs ordförande.

Global Audit Office
Volvo Cars har en oberoende internrevisionsfunktion med uppdraget att avgöra om Volvo Cars styrning, internkontroll och riskhanteringsprocesser, så som dessa utformats, drivits och företrätts av ledningen, är ändamålsenliga och effektiva. Internrevisionens omfattning avgörs genom en riskbedömningsprocess och eventuella övriga krav från styrelsen. Chefen för internrevisionen rapporterar till Revisionskommittén.

Corporate Compliance and Ethics Office
Compliance and Ethics Office hjälper Volvo Cars affärsverksamhet att göra ansvarsfulla och etiska affärer genom att upprätta, implementera och förvalta Volvo Cars Compliance and Ethics-program. Programmet består av tio delar, utformade i linje med olika riktlinjer för vad som utgör "verksamma program för regelefterlevnad" och "tillräckliga rutiner," exempelvis US Sentencing Guidelines och UK Bribery Act Guidance (som utgör stöddokument till Foreign Corrupt Practices Act respektive UK Bribery Act). Programmets utformning har även påverkats av riktlinjer från konkurrensmyndigheter i Europa. Bland de tio delarna märks regelbunden riskutvärdering för att identifiera, förstå och prioritera Volvo Cars huvudsakliga riskområden och därigenom anpassa Compliance and Ethics-programmet så att det minimerar koncernens riskexponering; implementering av ett Compliance and Ethics-ramverk (med uppförandekod, företagsövergripande policyer, direktiv och riktlinjer); internutbildning om, synliggörande av och kommunikation kring Compliance and Ethics; internrapportering och utredningar; samt kontinuerlig uppföljning och utvärdering av Compliance and Ethics-programmet, så att det ständigt förbättras. Volvo Cars uppförandekod ("Our Code – How We Act") avspeglar företagskulturen i Volvo Cars och hur bolaget bedriver en ansvarsfull verksamhet, genom att dels betona våra värden och åtaganden, dels lyfta fram de krav som ställs i våra företagsövergripande policyer. Chief Compliance and Ethics Officer rapporterar till General Counsel samt lämnar kontinuerliga rapporter om efterlevnadsrelaterade frågor till Global Compliance Committee. Chief Compliance and Ethics Officer rapporterar även till styrelsens Revisionskommitté samt fortbildar styrelsen inom regelefterlevnad.

Externa revisorer
Volvo Car Groups externa revisorer väljs av årsstämman. Deloitte AB utsågs till revisorer för Volvo Car Group under räkenskapsåret 2010. Årsstämman har därefter omvalt Deloitte AB och innevarande period för revisionsuppdraget löper fram till årsstämman 2020. Huvudansvarig revisor är auktoriserad revisor Jan Nilsson. De externa revisorerna diskuterar den externa revisionsplanen, revisionsresultatet och riskhanteringen med Revisionskommittén. Revisorerna granskar delårsrapporten för perioden 1 januari till 30 september, och lägger fram granskningsresultatet för Revisionskommittén i december. Revisorerna presenterar granskningsresultaten avseende räkenskapsåret, moderbolagets årsredovisning och koncernredovisningen för Revisionskommittén och styrelsen vid möten efter årets utgång. När Deloitte ombeds att tillhandahålla andra tjänster än extern revision sker detta i enlighet med allmänna bestämmelser om oberoende. Varje år intygar Deloitte skriftligen till Revisionskommittén sitt oberoende i enlighet med aktiebolagslagen och ISA 260.

Informationskommitté
Volvo Car AB är skyldigt att efterleva regler för informationsgivning som följer av noteringsreglerna på Luxemburgbörsens Euro MTF-marknad samt av marknadsmissbruksförordningen och övriga tillämpliga regelverk för handel med värdepapper utgivna av Volvo Car AB. För att säkerställa att Volvo Cars följer tillämpliga regler har Volvo Cars inrättat en Informationskommitté och styrelsen har antagit en arbetsordning för kommittén. Revisionskommittén underrättas om de frågor som behandlas av Informationskommittén och om de beslut som kommittén fattar genom att ta del av dess mötesprotokoll. Informationskommittén består av General Counsel (ordförande), CFO och Head of Corporate Communication. Head of Investor Relations är ständig deltagare som rapportör. Andra ledande företrädare för Volvo Cars närvarar vid möten när dagordningen motiverar det. Kommitténs sekreterare är Legal Counsel på Corporate Governance Office. Informationskommittén har inrättats för att bland annat implementera obligatoriska rutiner och kontrollmekanismer kring informationsgivning, besluta om vilka uppgifter som ska betraktas som insiderinformation och avgöra huruvida det är motiverat att avvakta med att offentliggöra insiderinformation, eller om den måste offentliggöras omedelbart. Informationskommittén övervakar även att koncernen uppfyller krav på informationsgivning rörande närståendetransaktioner enligt IFRS och marknadsmissbruksförordningen.

efterlever sin uppförandekod. Styrelsen övervakar även Volvo Cars hållbarhetsarbete baserat på Volvo Cars hållbarhetsprogram (Omtanke), som är ramverket för koncernens hållbarhetsarbete och uppträdande i samhället. Frågor som enligt styrelsens arbetsordning inte uttryckligen ska hanteras av Volvo Cars styrelse har delegerats till styrelsens kommittéer eller till VD.

Styrelsearbetet bedrivs i enlighet med en årlig cykel för att styrelsen på årlig basis ska kunna behandla de frågor som ligger inom dess ansvarsområde. För att säkerställa att styrelsen har en god insyn i Volvo Car Groups verksamhet redogör VD/koncernchef på samtliga styrelsemöten för Volvo Cars verksamhet, inklusive (när så är tillämpligt) verksamheten i koncernens strategiska intressebolag. CFO lämnar även en finansiell redogörelse för Volvo Cars-koncernen, innehållande relevant information avseende treasury, hedging, riskhantering, försäkring etc. Därutöver diskuterar styrelsen relevanta strategiska frågor och styrelsens kommittéer redogör för sitt arbete. Vidare presenteras vid varje styrelsemöte ett antal beslutspunkter för övervägande och beslut i enlighet med styrelsens arbetsordning.

Utvärdering av styrelsens arbete

Styrelsen genomför en årlig enkätbaserad utvärdering av sitt arbete under året. Enkäten tar upp sådant som stämningen under styrelsemötena, hur styrelsen fördelat sin tid på olika frågor, arbete utfört av styrelsens kommittéer, hur effektivt arbetet har bedrivits, ledningen av styrelsens arbete och styrelsens relationer med koncernledningen. Baserat på resultatet av utvärderingen analyserar styrelsen sitt arbete och identifierar möjliga förbättringsområden. I tillägg till den årliga utvärderingen har vice ordförande enskilda möten med styrelseledamöterna under året.

Revisionskommitté

Styrelsen i Volvo Cars har inrättat en Revisionskommitté för att övervaka bolagsstyrning, finansiell rapportering, riskhantering samt efterlevnad av externa och interna regelverk. Revisionskommittén har hållit sju möten under 2019, varav fyra ordinarie och tre extra möten. Revisionskommittén ansvarar för att identifiera och rapportera relevanta frågor inom kommitténs ansvarsområden till Volvo Cars styrelse. Revisionskommittén ska övervaka integriteten i Volvo Cars finansiella rapporteringssystem, intern kontroll, ramverk för verksamhetsrutiner och företagsövergripande riskhantering, lämna rekommendationer till Volvo Cars styrelse vad gäller val av, entledigande av och ersättning till revisorerna (vilket ska godkännas av bolagsstämman) i enlighet med aktiebolagslagen, övervaka revisorernas självständighet och granska effektiviteten av internrevisionen och Compliance and Ethics-funktionen. Internrevisionen rapporterar direkt till Revisionskommittén. Även Compliance and Ethics kan eskalera ärenden genom att rapportera direkt till Revisionskommittén. Revisionskommittén består för närvarande av Lone Fønss Schrøder (ordförande), Winnie K.W. Fok, Li Donghui och Michael Jackson.

Personal- och hållbarhetskommittén

Styrelsen har inrättat en Personal- och hållbarhetskommitté som föreslår principer för ersättning till VD och koncernledning, beslutar om ersättning till koncernledningen samt, där så är tillämpligt, biträder styrelsens ordförande eller vice ordförande vid beslut om VD:s ersättning och förmåner. Personal- och hållbarhetskommittén har hållit sex möten under 2019, varav fem ordinarie möten och ett extra möte. Personal- och hållbarhetskommitténs uppgifter är att bereda, föreslå och/eller fatta beslut i och föredra ärenden för Volvo Cars styrelse som rör ersättningar, ersättningsprinciper, prestationsutvärderingar och successionsplanering avseende VD och koncernledning, samt närliggande frågor. Kommittén är också ansvarig för att övervaka och lämna vägledning avseende bolagets personalstrategi. Företagets framsteg när det gäller att förverkliga sina hållbarhetsambitioner genom hållbarhetsstrategin utgör också en punkt på dagordningen för Personal- och hållbarhetskommittén två gånger per år i tillägg till styrelsens översyn av hållbarhetsfrågor. Kommittén

Namn på styrelseledamot	Oberoende i förhållande till bolaget/ledningen	Oberoende i förhållande till huvudägaren	Deltagande vid styrelsemöten	Deltagande vid kommittémöten	Ersättning för styrelse- och kommittéarbete[1], Tkr
Li Shufu (styrelsens ordförande)	N	N	3/10	i.u.	–
Lone Fønss Schrøder (styrelsens vice ordförande)	J	J	10/10	7/7	2 600
Winnie K.W. Fok	J	J	7/10	6/7	900
Håkan Samuelsson (VD)	N	J	10/10	4/4	–
Li Donghui	J	N	8/10	3/7	–
Carl Peter Forster[2]	J	N	2/2	1/1	875
Thomas Johnstone	J	J	9/10	10/10	1 040
Betsy Atkins	J	J	8/10	8/10	1 000
Michael Jackson[3]	J	J	8/10	3/3	900
Xingsheng (Jim) Zhang[4]	J	J	8/10	3/3	875
Winfried Vahland[5]	J	J	7/7	3/3	885

1) Årlig ersättning till styrelse och kommittéer enligt beslut av årsstämman 2019.
2) Styrelseledamot i Volvo Cars sedan den 14 mars 2019.
3) Ledamot av Revisionkommittén sedan den 14 mars 2019.
4) Ledamot av Personal- och hållbarhetskommittén sedan den 14 mars 2019.
5) Styrelseledamot i Volvo Cars och ledamot av Produktstrategi- och Investeringskommittén sedan den 14 mars 2019.

DOKUMENTSTYRNING

Bolagsstyrningsrapport

Introduktion till koncernens bolagsstyrning
Volvo Cars bolagsstyrning syftar till att lägga en bra grund för ett aktivt och ansvarsfullt ägande, en lämplig ansvarsfördelning mellan olika företagsorgan samt god kommunikation med företagets alla intressenter.

Volvo Cars principer för bolagsstyrning bygger på svensk lagstiftning (aktiebolagslagen och årsredovisningslagen). Volvo Cars tillämpar principer för en sund bolagsstyrning och ansvarsfull affärsverksamhet samt har beslutat att följa tillämpliga delar av Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden"). Som onoterat bolag har Volvo Cars ingen skyldighet att göra detta, och vissa principer är inte heller tillämpliga på Volvo Cars, vilket bolaget är medvetet om.

Aktieägarna utövar sitt inflytande på bolagsstämman, företagets högsta beslutsfattande organ. Årsstämma hålls minst en gång per år inom sex månader efter räkenskapsårets slut. Till bolagsstämmans uppgift hör bland annat följande: (i) Att utse en valberedning som nominerar ledamöter till styrelsen i Volvo Car AB (publ.), fortsättningsvis kallad "styrelsen" eller "Volvo Cars styrelse", (ii) att besluta om antal styrelseledamöter, styrelsens sammansättning och ersättning till styrelseledamöterna baserat på förslag från valberedningen, (iii) att utse externa revisorer, (iv) att besluta om utdelning och (v) att besluta om ändringar av bolagsordningen.

Volvo Cars styrelse ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av koncernens angelägenheter globalt samt är skyldig att följa direktiv från bolagsstämman. Volvo Cars styrelse kan utse kommittéer med specifika ansvarsområden och även i särskilda frågor delegera till sådana kommittéer att fatta beslut i enlighet med direktiv som fastställs av Volvo Cars styrelse. Volvo Cars styrelse har inrättat en Revisionskommitté, en Personal- och hållbarhetskommitté samt en Produktstrategi- och Investeringskommitté. Styrelseordföranden ska, vid behov biträdd av vice styrelseordföranden, leda styrelsens arbete och övervaka att styrelsen uppfyller sina åtaganden. Styrelsen antar varje år en arbetsordning för Volvo Cars styrelse, där principerna för styrelsearbetet beskrivs. Läs mer om detta nedan i avsnittet "Volvo Cars styrelse". VD, tillika koncernchef, utses av styrelsen, hanterar Volvo Cars löpande verksamhet och leder koncernledningen, under tillsyn av styrelsen. Koncernledningens roll är att bistå VD i det operativa arbetet inom Volvo Cars. Koncernledningen har utsett styrgrupper som ska hjälpa till att genomföra beslut och åtgärder. VD bär dock ansvaret för de åtgärder som dessa styrgrupper vidtar.

Valberedning
Bolagsstämman har utsett en valberedning som ska nominera ledamöter till Volvo Cars styrelse, föreslå lämpliga ersättningsprinciper för Volvo Cars styrelse och årligen lämna förslag till ersättning och andra villkor för Volvo Cars styrelse. Beslut fattas av bolagsstämman. Upplysningar om relevant ersättning för 2019 finns i tabellen under avsnittet "Volvo Cars styrelse". Eventuella ändringar av valberedningens uppdrag ska godkännas av bolagsstämman. Val eller entledigande av ledamot i Volvo Cars styrelse föreslås av valberedningen men kräver godkännande av bolagsstämman.

Valberedningen ska bestå av tre ledamöter. För närvarande består valberedningen av Hans Olov Olsson (ordförande), Lone Fønss Schrøder och Mikael Olsson. Valberedningen har antagit ett ramverk för nominering av styrelseledamöter, där det framgår att styrelsens sammansättning ska präglas av mångfald avseende kön, nationalitet, yrkesbakgrund och andra kompetenser. Syftet är att säkerställa att styrelsen har en för Volvo Cars storlek och komplexitet lämplig balans av expertkunskaper, som stödjer en hållbar utveckling och tillgodoser företagets krav på oberoende. Volvo Cars eftersträvar en jämn könsfördelning. Ambitionen är att både kvinnor och män ska vara företrädda till minst cirka 40 procent bland de av bolagsstämman utsedda styrelseledamöterna under år 2020. De arbetstagarorganisationer som är representerade i Volvo Cars styrelse ska uppmuntras att ha motsvarande målsättning när de utser sina representanter. Valberedningen utvärderar styrelseledamöternas prestationer en gång om året.

Volvo Cars Styrelse
Styrelsens sammansättning
Styrelsen ska alltid bestå av minst tre och högst tolv ledamöter och därutöver det antal arbetstagarrepresentanter som krävs enligt svensk lag. I styrelsens arbetsordning anges att majoriteten av styrelseledamöterna i Volvo Cars ska vara oberoende i förhållande till Volvo Cars och ledningen, och att minst två av dessa oberoende ledamöter dessutom ska vara oberoende i förhållande till aktieägarna. I slutet av december 2019 bestod styrelsen, arbetstagarrepresentanter exkluderade, av tio ledamöter. Ytterligare upplysningar om dessa lämnas nedan samt i Not 8 – Medelantal anställda, löner och ersättningar. Ingen person i koncernledningen utöver VD är styrelseledamot. Närmare upplysningar om ersättningsprinciper för styrelsen lämnas i Not 8 – Medelantal anställda, löner och ersättningar. Alla nya styrelseledamöter får genomgå ett introduktionsprogram för att lära sig mer om Volvo Cars. Styrelsen besöker minst en gång per år någon av koncernens anläggningar utöver huvudkontoret.

Intressekonflikter
Styrelseledamöterna ska omgående underrätta ordföranden och/eller vice ordföranden om de anser sig ha en intressekonflikt. En styrelseledamot som har en intressekonflikt avseende en fråga som ska behandlas av styrelsen får inte delta i överläggningar eller beslut rörande sådan fråga.

Styrelsemöten
I enlighet med styrelsens arbetsordning förväntas Volvo Cars styrelse genomföra fyra till åtta styrelsemöten per år på platser som fastställs av styrelsen. Volvo Cars styrelse har haft tio sammanträden under 2019, varav åtta ordinarie och två extra. Styrelsen träffar revisorn minst en gång om året utan närvaro av VD eller övriga medlemmar av koncernledningen. Därutöver sammanträder Volvo Cars styrelse med jämna mellanrum utan att personer ur koncernledningen är närvarande. CFO och General Counsel, som är styrelsens sekreterare, är också närvarande vid styrelsemötena. Tabellen på sidan 69 redovisar styrelseledamöternas närvaro på styrelse- och kommittémöten och, i enlighet med kraven i Koden, deras oberoende i förhållande till (i) bolaget och (ii) aktieägarna.

Ärenden som hanteras av styrelsen
Volvo Cars styrelse är ansvarig för Volvo Cars organisation och för att förvalta dess verksamhet över hela världen. Styrelsen övervakar kontinuerligt Volvo Cars resultat, utvärderar Volvo Cars strategiska inriktning och affärsplan samt andra aspekter såsom hur Volvo Cars

RISK	REDUCERING
DIREKT KONSUMENTFÖRSÄLJNING **Den snabba övergången till affärsmodeller som är nya för Volvo Cars.** Direkta konsumentrelationer är nytt för Volvo Cars och konsumenternas förväntningar förändras sannolikt mycket snabbt när så många nya marknadserbjudanden växer fram. Volvo Cars räknar med att konsumenterna blir alltmer intresserade av prenumerationer och andra nya sätt att ha tillgång till bil som skiljer sig från det traditionella bilägandet. För Volvo Cars är både prenumerationer och e-handel nyckelområden som resulterar i direkt kundkontakt. Bildelning och andra mobilitetstjänster ökar också inslaget av direkt kundkontakt.	När Volvo Cars övergår till en affärsmodell där direkt konsumentförsäljning spelar en viktigare roll är syftet att svara mot kundernas behov och trenderna i bilbranschen som vi alltid gör: Genom att ställa människan i centrum. Lösningen är programmet Care by Volvo. Vi uppdaterar vår återförsäljarstrategi för att säkerställa att samarbetena med vårt återförsäljarnät är relevanta och svarar mot de nya kraven.
ELEKTRIFIERING **Det är svårt att förutsäga när vi får se en bred efterfrågan på elektrifierade bilar från konsumenterna.** Elektrifierade fordon kommer att spela en allt viktigare roll i Volvo Cars affärsverksamhet. Koncernens ambition är att sälja 50 procent elektrifierade bilar senast 2025, men hur det går beror helt på hur marknaden utvecklas. Det är svårt att förutsäga och styra konsumentönskemål och politiska åtgärder som påverkar utrullningen på marknaden. En viktig faktor för att kunderna ska välja elektrifierade bilar är att det finns en konkurrenskraftig laddningsupplevelse. Volvo Cars måste överträffa konkurrenterna när det gäller att leverera bra infrastruktur och ett lönsamt erbjudande till kunder som väljer elektrifierade bilar. I annat fall får detta omedelbara konsekvenser för försäljningen av elektrifierade bilar. Marknaden för laddstationsnät är mycket omogen och varierar beroende på region. Fragmenteringen är störst i EU.	När bolaget i enlighet med sin ambition övergår till eldrift genom att sälja 50 procent elektrifierade bilar är de bästa riskreduceringsåtgärderna att vi har ett spännande elektrifierat fordonsutbud och kan erbjuda våra kunder en konkurrenskraftig laddningsupplevelse. På båda dessa områden har vi kommit långt. För närvarande tecknas avtal om partnerskap dels med regionala laddstationsnät och dels avseende servicedelar, vilket kommer att knyta upp ett antal konkurrenskraftiga leverantörer av laddningstjänster och relaterade tjänster. Vi ska följa upp detta kontinuerligt så att laddningsupplevelsen står sig i konkurrensen, och för att vid behov knyta till oss andra partner. När vi nyligen lanserade modellserien Recharge, där samtliga laddhybrider och elbilar ingår, var tanken att lyfta fram hur fokuserade vi är på elektrifiering, och att göra det lättare för våra kunder att hitta ett attraktivt produkterbjudande.
LAGAR OCH REGELVERK **Nya eller förändrade lagar, bestämmelser och statliga beslut påverkar vår verksamhet. Vi räknar med allt fler och mer omfattande rättsliga och regulatoriska krav på vår bransch i framtiden, särskilt på miljöområdet. Dagens krav på genomsnittliga koldioxidutsläpp för EU-fordonsflottan är ett sådant exempel.** Volvo Cars produkter, tjänster och verksamhet berörs av omfattande lagar, regelverk och politiska beslut världen över. Dessa förändras kontinuerligt. Koncernen måste följa utsläppskrav för hela sin fordonsflotta. Skattepolitiska förändringar exempelvis avseende bolagsbeskattning, liksom förändringar i handelspolitik och andra begränsningar/incitament på tullområdet från olika regeringars sida kan också påverka Volvo Cars rörelseresultat och finansiella ställning.	För att uppfylla de utsläppskrav som ställs på fordonssektorn arbetar koncernen med ett antal aktiviteter: - Vi bedömer kontinuerligt vår teknisk förmåga, de kommersiella konsekvenserna, leveransstatus för produktionsmaterial och förändringar av den regulatoriska miljön. - Vi balanserar vägmotståndet (vikt, aerodynamik, rullningsfriktion, friktions- och andra förluster samt extrabelastningar). - Vi följer upp andelen el- och hybridbilar på marknaden, så att vi efterlever regelverken. - Vi fokuserar mer på den regulatoriska miljön bortom 2021. För att minimera de negativa effekterna av eventuella förändringar följer vi den legala och regulatoriska utvecklingen och har beredskap på alla områden som kan påverka koncernens affärsverksamhet och finansiella ställning.

20200707767725

RISK	REDUCERING
COVID-19 **Covid-19-risken avhandlas på sidan 63.**	
IT-SÄKERHET **Överträdelser av IT-säkerheten kan allvarligt störa vår affärsverksamhet, bland annat genom driftstörningar som påverkar såväl företaget som konsumenterna, förlust av immateriella tillgångar (IP)och dataläckor.** IT-brottslighet kan utlösa avbrott i affärsverksamheten. Vår strategi är att successivt bli ett alltmer digitalt företag. IT-brottslighet utgör ett växande hot mot bland annat våra produkter, det digitala landskapet och våra medarbetare. Detta är de viktigaste drivkrafterna.	Kompletterande teknik och obligatorisk klassificering av information håller på att införas för att göra de tekniska åtgärderna (vårt försvar) mer effektiva. En viktig åtgärd är att kontinuerligt öka riskmedvetenheten globalt. Mer resurser och kompetens har avsatts för IT- säkerhet under året. Detta stärker bolagets förmåga att bedriva övervakning, göra prognoser och planera för verksamhetskontinuitet och krishantering avseende IT-säkerhet. Företaget arbetar kontinuerligt med att se till att lämpliga förfaranden för styrning, riskhantering och regelefterlevnad införs i vårt nya arbetssätt på alla nivåer.
DATASKYDD Volvo Cars består av ett stort antal enheter med verksamhet i hela världen. Den regulatoriska miljön för dataskydd blir alltmer komplicerad. EU:s allmänna dataskyddsförordning (GDPR) är bara en lag bland många som har stiftats eller är föremål för debatt i andra länder. De territoriella och materiella tillämpningsbestämmelserna för respektive dataskyddslag varierar. En organisation kan därmed vara underkastad ett flertal regulatoriska ramverk samtidigt. Dessutom har dataskyddsbestämmelser börjat integreras i nya tekniska regelverk -- detta är till och med normalfallet i dag.	Volvo Cars globala dataskyddsprogram har redan hunnit övergå till andra punkter på dagordningen än GDPR. 2019 låg fokus på att (i) förbättra dataskyddsorganisationen, (ii) få större överensstämmelse mellan regionerna (global samordning) samt (iii) göra organisationen mer medveten om de tillämpliga regelverken för dataskydd. Dessa åtgärder fortsätter.
DIGITALISERING **Våra nya affärsmodeller och långsiktiga strategier ökar inslaget av digitalisering. IT-störningar och -avbrott kommer att påverka vår kontakt med potentiella och befintliga kunder, samt möjligheten att leverera bra service till dessa. För uppkopplade tjänster är detta särskilt kritiskt och kan eventuellt orsaka fel i bilarna.** Förändringstempot är högt för digitala lösningar och de måste lanseras på marknaden snabbt. Detta kan påverka kunderna direkt när de har kontakt med oss under köpprocessen och när de äger produkterna och ska ge dem service. Det senaste året har vi ökat takten när det gäller att utveckla ny, avancerad funktionalitet. Detta förväntas fortsätta genom kommersiella initiativ som Care by Volvo och M. När nästa produkt- och tjänstegeneration lanseras kommer andelen digitala affärer att bli ännu större.	Många strategiska initiativ pågår för att hantera digitaliseringens risker. Några exempel är: - Vi utvecklar vår direkta kundkontakt, och gör det enkelt att sälja vilka produkter och tjänster som helst till kunderna och att ta betalt för detta. - Vi förbättrar våra bilar på daglig basis genom att kontinuerligt uppdatera produkterna, göra det enklare att äga dem och stödja framtidens produktkonfigurationer. - Vi fokuserar på digital utveckling genom att byta ut ett antal föråldrade applikationer, säkerställa att vi har ett gediget dataunderlag och se över våra licenser ytterligare.

Företagsövergripande riskhantering – Enterprise Risk Management (ERM)

Syftet med Enterprise Risk Management (ERM) är att skydda värdet av Volvo Cars, och göra det möjligt för koncernen att uppfylla sitt syfte. Strategin i sig är således den viktigaste riskhanteringsaspekten. I riskhanteringen ingår att följa uppförandekoden och koncernens policyer och hållbarhetsåtaganden. ERM gör organisationen medveten om risker och hur de kan påverka affärsverksamheten, samt skapar beredskap för detta.

Fordonssektorn och Volvo Cars fortsätter att övergå till elektrifiering, autonom körning (AD) och direkta konsumentkontakter. Övergången har flera orsaker: Konsumenternas önskemål och acceptans, teknikutvecklingen samt en förändrad regulatorisk och politisk miljö. Allt detta skapar en komplex situation där övergången samtidigt kräver stora investeringar. I detta läge hör tidsaspekten till de viktigaste parametrarna i riskhanteringen. Det avgörande är att ha rätt erbjudande vid rätt tidpunkt.

Digitaliseringstrenden påverkar Volvo Cars i många avseenden, bland annat i våra kontakter med kunder, intressenter, partner och leverantörer. Ur riskhanteringssynpunkt är digitaliseringen ett nytt, snabbrörligt fenomen för vår affärsverksamhet. I takt med digitaliseringen ökar också risken att utsättas för IT-brottslighet.

Hela branschen drabbas av att världsmarknaden växer långsammare, konkurrensen hårdnar och handelskonflikter skapar regulatorisk osäkerhet. Rättsliga och regulatoriska krav påverkar affärsverksamheten och väntas öka i framtiden, i synnerhet på miljöområdet. Covid-19-risken avhandlas på sidan 63.

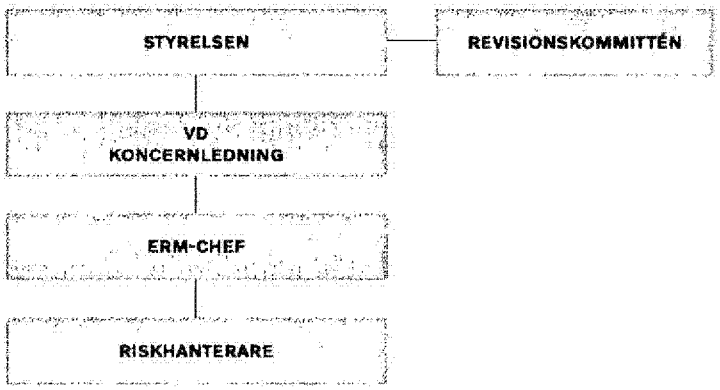
Koncernen behöver partnersamarbeten för att kunna uppfylla sina ambitioner. När nya samarbeten, samriskföretag och partnerskap byggs upp blir affärsverksamheten ännu mer komplex. De riskområden som identifierats gäller även koncernens samarbeten.

Nedanstående riskbeskrivningar redovisar de områden som bedöms kunna påverka koncernens affärsverksamhet och långsiktiga ambitioner mest. Reduceringsåtgärderna anger vilka åtgärder som vidtagits för att minska sannolikheten för att riskerna besannas.

Enterprise Risk Management-styrning

Styrelsen är ytterst ansvarig för att säkerställa att Volvo Cars risker hanteras. Vissa uppgifter har emellertid delegerats till Revisionskommittén. Koncernchefen är ansvarig för att se till att det finns en korrekt riskhantering på operativ nivå. De främsta riskerna, som bäst anses återspegla den aktuella risksituationen för Volvo Cars, presenteras för styrelsen och diskuteras av Revisionskommittén två gånger per år. Godtagbar risknivå fastställs för enskilda risker och för den övergripande risksituationen. ERM-chefen rapporterar de främsta riskerna baserat på synpunkter från organisationen. VD och koncernledning överlägger om och slutgodkänner risknivån. Styrningsstrukturen för ERM visas nedan.

Koncernens styrningsstruktur för ERM



20200707767776

Forskning och utveckling

Koncernen fortsätter att investera i och förstärka sin produktportfölj samt utveckla ny banbrytande teknologi. Under 2019 bildades ett kluster, "Product creation," där alla nyckelfunktioner inom produktutveckling samlades tillsammans med avdelningarna för IT, design, inköp och kvalitet med syftet att säkerställa organisationen av hela produktutvecklingskedjan.

Under året fortsatte utrullningen av Volvo Cars ambitiösa elektrifieringsstrategi. Volvo Cars introducerade mildhybrider, bilar med ett avancerat bromsenergiåtervinningssystem som tillsammans med befintliga förbränningsmotorer utgör en ny integrerad elektrifierad drivlina lanserad under det nya emblemet "B". Drivlinan, som elektrifieras via brake-by-wire-energiåtervinning sänker bränsleförbrukningen och utsläppen med upp till 15 procent vid körning under normala förhållanden. Under året utökades dessutom räckvidden för PHEV-bilar och en plug-in hybrid, Polestar 1, introducerades på marknaden vilken har den längsta körräckvidden på marknaden. Bilen är byggd på SPA-plattformen vilken utvecklats av Volvo Cars. Under 2019 lanerades också de första helelektriska bilarna, Polestar 2 och XC40, byggda på Volvo Cars CMA-plattform. Under de kommande fem åren kommer Volvo Cars varje år att lansera en fullt elektrifierad bil och 2025 är målet att 50 procent av den globala försäljningen skall utgöras av helt elektrifierade bilar, resterande bilar ska vara hybrider. Nästa generation SPA-plattform, SPA 2, är under utveckling och kommer att utgöra grunden i de nya elektrifierade bilarna. Batteriförsörjningen är säkrad för kommande elektrifierade SPA 2-modeller.

Koncernen har också fortsatt att, i tätt samarbete med utvalda partners, utveckla förarassistanssystem och teknik avseende framtida förarlös körteknologi. Som världsledande inom säkerhet, meddelade Volvo Cars under 2019 att under 2020 kommer topphastigheten begränsas till 180 km/h (avhängigt utvecklingen av Covid-19 situationen). I kommande SPA 2-modeller kommer kameror också monteras för förarövervakning i syfte att upptäcka distraktioner och rattonykterhet. Volvo Cars har, som det första biltillverkande företaget, utvecklat säkerhetstekniken Hazard Light Alert and Slippery Road Alert vilket under 2019 har gjorts tillgänglig i hela Europa. Tillsammans med Uber så har en XC90 utvecklats vilken kombinerar Ubers självkörande system med Volvo Cars hårdvara. Samarbetet visar på Volvo Cars framsteg vad gäller att utveckla säker AD-teknik samt att bli den självklara partnern för världsledande teknikföretag på området. I modellerna XC40 Recharge och Polestar 2 inkluderas vidare Volvo Cars nya Androidbaserade infotainmentsystem, ett ytterligare exempel på starka tekniska samarbeten.

Ovanstående nya produkter vilka har lanserats under 2019 visar på bolagets förmåga att öka kvaliteten, att nå ut till marknaden med nya produkter samt att integrera kundupplevelsen tidigt i utvecklingsarbetet. Utöver detta har vi också lyckats dubblera vår produktion av XC40 samtidigt som vi uppfyller våra kvalitetsmål, ett tecken på vår förmåga att snabbt ställa om vår tillverknings- och leverantörskedja.

Miljö

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

Volvo Cars hållbarhetsrapport för 2019 har upprättats som en handling skiljd från Förvaltningsberättelsen. För vidare information om Volvo Cars Hållbarhetsrapportering, se sidan 71.

Volvo Cars har som mål att minska koldioxidutsläppen per bil med 40 procent till och med 2025, ett första mätbart steg mot bolagets långsiktiga mål att vara klimatneutralt vid 2040.

Anställda

Under 2019 har antalet tjänstemän minskat som en följd av de åtgärder som har genomförts för att reducera verksamhetens kostnader, vilket kommunicerades tidigare under 2019. Under samma period ökade produktionsvolymen vilket ledde till fler anställda inom produktionsverksamheten, främst i Kina, Gent och USA. Medelantalet heltidsanställda under 2019 var 41 517 (41 418)[1] och medelantalet konsulter var 4 448 (4 453) stycken.

1) Det jämförbara antalet genomsnittligt heltidsanställda har justerats som ett resultat av en ny och förbättrad beräkningsmetod.

Förslag till disposition av fritt eget kapital

Moderbolaget

Följande medel står till årsstämmans förfogande:

Överkursfond	SEK	11 497 129 047
Balanserade vinstmedel	SEK	–6 901 573 153
Årets resultat	SEK	11 231 161 727
Till årsstämmans förfogande	**SEK**	**15 826 717 621**

Styrelsen föreslår följande disposition av tillgängliga medel:

Till preferensaktieägare utdelas 30,74 kronor per aktie	SEK	35 006 528
Till stamaktieägare utdelas 2,90 kronor per aktie	SEK	145 000 000
I ny räkning överförs	SEK	15 646 711 093
Summa	**SEK**	**15 826 717 621**

Volvo Car tecknade avtal om batterileveranser och implementation av block-chain spårbarhet av kobolt i batterier
Ett långsiktigt avtal har tecknats med de ledande batteritillverkarna CATL och LG Chem för att säkerställa leveranser av litiumbatterier för det kommande decenniet avseende nästa generations bilar. Volvo Cars har också kommit överens med kinesiska CATL, LG Chem från Sydkorea och ledande globala företag inom blockchain-teknik att införa spårbarhet av kobolt med början under 2019.

Volvo Cars och Uber presenterade en självkörande bil redo för produktion
En självkörande bil, redo för produktion, utrustad med Ubers system för självkörande bilar presenterades tillsammans med Uber. Utvecklingsarbetet representerar nästa steg i det strategiska samarbetet mellan företagen.

Volvo Cars utnämnda till ett av världens mest etiska företag (World's Most Ethical Company®)
För tredje året i rad mottog Volvo Cars utnämningen från Ethisphere Institute, världsledande vad avser att definiera och främja standards avseende etisk företagande. Beslut har tagits om att inte delta 2020.

Maxfart på 180 km/h införs från 2020
Volvo Cars meddelade att samtliga Volvobilars toppfart kommer att begränsas från och med 2020, avhängigt utvecklingen av Covid-19 situationen. Åtgärden ligger i linje med Volvo Cars säkerhetsvision och Volvo Cars ansvar som världsledande inom säkerhet.

Projektet Equal Vehicles for All (E.V.A.) lanserades
Projektet utgör ett initiativ att dela med sig av 60 års forskning kring säkerhet, i syfte att göra bilarna säkrare för alla.

Förändringar i styrelse och koncernledning
Förändringar i styrelsen
- Winfried Vahland utnämndes till styrelseledamot från och med mars 2019. Han ersatte Carl Peter Forster.

Förändringar i koncernledning
- Den 1 oktober ersatte Carla de Geyseleer Hans Oscarsson som CFO och Senior Vice President Finance.

Väsentliga händelser efter rapporteringsperioden
Volvo Cars och Geely Auto överväger samgående
I februari meddelade Volvo Cars och Geely Automobile Holding Limited att de överväger att gå samman för att skapa en stark global fordonskoncern, som kan dra nytta av gemensamma finansiella och tekniska synergier. Detta skulle utgöra en sammanslagning av två starka bolag som skulle ha storleken, kunskapen och resurserna för att vara ledande i den pågående omvandlingen av bilindustrin. Identiteten hos de enskilda varumärkena Volvo, Geely, Lynk & Co och Polestar skall bevaras.

En sammanslagning skulle medföra tillgång till den globala kapitalmarknaden via börsen i HongKong samt med intentionen att genomföra en listning även i Stockholm.

Volvo Cars och Geely har bildat en arbetsgrupp för att utarbeta ett förslag till respektive bolagsstyrelse. Arbetsgruppen leds av Håkan Samuelsson, VD för Volvo Cars.

Covid-19
Vid tidpunkten för undertecknandet av årsredovisningen har situationen gällande covid-19 utvecklats och sprider sig globalt.

Volvo Cars vidtar åtgärder enligt instruktioner från berörda myndigheter, liksom andra åtgärder som är nödvändiga för att mildra effekterna på verksamheten. Sedan slutet av januari 2020 har vi sett effekter på vår verksamhet i Kina och därefter på vår verksamhet utanför Kina.

Den 11 mars 2020 beskrev WHO Covid-19-viruset som en pandemi. Händelsen anses vara en icke-justerad händelse eftersom den inte fanns på balansdagen den 31 december 2019. Det har blivit tydligt att Coronaviruset kommer att ha en betydande inverkan på våra samhällen och företag. Dock ej lätt att kvantifiera. Coronapandemin drabbar nu Volvo Cars hårt på många sätt, bland annat genom en försvagad marknad, produktionsstörningar samt oro för våra medarbetare. Som en effekt har de europeiska fabrikerna och USA-fabriken tillfälligt stängts. Den nuvarande bedömningen är att fabriken i Belgien kommer vara stängd till den 5 april medan fabrikerna i Sverige och USA kommer vara stängda mellan den 26 mars och 14 april.

Företagets primära fokus ligger på hälsa och säkerhet för alla medarbetare och åtgärder görs med fokus på att följa de berörda myndigheternas krav. Vi fokuserar på att trygga arbetstillfällen och se till att Volvo Cars kan gå tillbaka till normal produktion och leverera till kunder så snart det är möjligt och säkert.

Vi räknar med att de negativa effekterna på vår försäljning och produktion kommer att fortsätta, eller förvärras, i takt med att situationen utvecklas. Osäkerheten kring den fortsatta utvecklingen av Covid-19-spridningen, de åtgärder som införts och vidtagits i olika jurisdiktioner samt en försvagad marknad i allmänhet gör det svårt att kvantifiera de ekonomiska konsekvenserna i detta skede. Volvo Cars kommer kontinuerligt att övervaka situationen, arbeta med olika scenarier och initiera åtgärder beroende på utvecklingen.

USA

Marknaden

Den totala försäljningen på den amerikanska marknaden minskade med nästan 2,0 procent under året. En liten ökning i marknaden för SUV, crossovers och pickups noterades, medan marknaden för övriga personbilar minskade, likaså minskade marknaden för importerade premiumbilar med omkring 0,5 procent.

Volvo Cars

Trots att marknaden minskade ökade försäljningen i USA med 10,1 procent till 108 234 (98 263) sålda bilar. Försäljningen av SUV-modellerna stod för 77,6 (78,1) procent av den totala försäljningen. Tillväxten var främst driven av efterfrågan på den lokalt tillverkade S60 där 17 510 bilar såldes. Försäljningen av XC40 fortsatte att öka och under året såldes 17 654 (12 427) bilar. Försäljningen av XC90 ökade också medan försäljningen av S90 och V-modellerna minskade.

Övriga marknader

Försäljningen på övriga marknader ökade med 6,2 procent till 101 057 (95 162) bilar, drivet av en stark efterfrågan på XC40 och XC60 samt en marginell försäljningsökning av V60. För S-modellerna, V40 och V90 minskade försäljningen något. SUV-modellerna stod för 71,3 (61,4) procent av den totala försäljningen. De största marknaderna utgjordes av Japan, Korea och Kanada. Försäljningen i Japan ökade med 6,8 procent till 18 573 (17 389) bilar vilket drevs av XC40 och V60.

Försäljning, antal sålda bilar	2019	2018	Förändring %
Europa	341 200	318 235	7,2
Kina	154 961	130 593	18,7
USA	108 234	98 263	10,1
Övriga marknader	101 057	95 162	6,2
Summa	**705 452**	**642 253**	**9,8**

Försäljning per bilmodell (antal)	2019	2018
XC60/XC60 Classic	204 981	189 459
XC40	139 847	75 828
XC90	100 729	94 182
V60/V60 Cross Country	68 577	54 095
S90	56 355	57 142
V40/V40 Cross Country	51 542	77 587
S60	42 795	40 499
V90/V90 Cross Country	40 621	53 461
Övriga modeller (avvecklade modeller)	5	—
Summa	**705 452**	**642 253**

Topp 10 försäljning per marknad (antal)	2019	2018
Kina	154 961	130 593
USA	108 234	98 263
Sverige	64 290	67 128
Storbritannien	56 316	50 065
Tyskland	52 954	45 134
Belgien	23 547	21 201
Italien	22 101	19 340
Frankrike	20 818	18 825
Japan	18 573	17 389
Nederländerna	16 325	16 312

Händelser under året

Refinansiering av existerande preferensaktier till ett värde om fem miljarder kronor.

Volvo Cars emitterade under fjärde kvartalet 2019 konvertibla preferensaktier för fem miljarder kronor till AMF och Folksam. Att stora svenska institutioner väljer att investera i Volvo Cars visar på ett fortsatt starkt förtroende för bolaget. I samband med emissionen skedde en inlösen av de under 2016 emitterade existerande preferensaktierna. Preferensaktierna kan återköpas eller konverteras till stamaktier i Volvo Car AB (publ.) under vissa förutsättningar.

Två utgivna obligationer

En obligation på 2 miljarder kronor som förfaller i februari 2023 och en obligation på 600 miljoner euro som förfaller i april 2024 noterades under året på Luxemburg-börsen. Intäkterna kommer att användas för allmänna företagssyften vilket kan inkludera återbetalning av skulder. Vid årets slut uppgick den totala obligationsportföljen i koncernen till 21,6 miljarder kronor.

Volvo Cars och Geely planerar att slå ihop sina verksamheter för förbränningsmotorer

Volvo Cars och Geely kommunicerade sina planer att separera och därefter slå samman sina verksamheter för förbränningsmotorer till en fristående verksamhet. Syftet är att skapa en ny global leverantör som utvecklar nästa generations förbränningsmotorer och hybriddrivlinor. Det nya företaget är avsett att göra det möjligt för Volvo Cars att fokusera helt på utvecklingen av elektriska premiumbilar.

Volvo Cars Moment – Hållbarhet

Volvo Cars introducerade XC40 Recharge, den första elektriska bilen som likväl är den första modellen i det nya Recharge carline-konceptet. Volvo Cars meddelade även sin ambitiösa plan att försöka minska koldioxidavtrycket per bil under dess livscykel med 40 procent fram till år 2025. Beslutet utgör Volvo Cars första, konkreta steg mot att förverkliga ambitionen om att vara klimatneutrala per år 2040.

Förvaltningsberättelse

Koncernen
Volvo Car AB (publ.) med säte i Göteborg, är ett majoritetsägt (97,8 procent) dotterbolag till Geely Sweden Holdings AB, som i sin tur ägs av Shanghai Geely Zhaoyuan International Investment Co., Ltd., med säte i Shanghai, Kina. Det slutliga moderbolaget är Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, med säte i Hangzhou, Kina.

Volvo Car AB (publ.) är ett holdingbolag som utöver att äga aktier och andelar i sitt dotterbolag Volvo Personvagnar AB, även förser koncernen med vissa finansieringslösningar och andra tjänster. Volvo Car AB (publ.) är indirekt, genom Volvo Personvagnar AB och dess dotterbolag verksamt inom bilindustrin. Verksamhet bedrivs inom design, utveckling, tillverkning, marknadsföring och försäljning av bilar. Utöver detta erbjuder koncernen även prenumerationstjänster för bilar och andra mobilitetstjänster. Koncernen och dess operativa verksamhet benämns normalt för "Volvo Cars" eller "Koncernen".

Volvo Cars försäljningsutveckling
Volvo Cars försäljning ökade med 9,8 procent till 705 452 (642 253) bilar och slog därmed försäljningsrekord för sjätte året i rad och sålde för första gången över 700 000 bilar. Tillväxten drevs primärt av de prisbelönade SUV-modellerna, som stod för 63,2 (56,0) procent av den totala försäljningen. Wholesales ökade med 7,1 procent till 703 534 (656 688) bilar. Försäljningen av plug-in hybrider (PHEVs) uppgick till 45 933 bilar, främst drivet av ökad försäljning på de europeiska marknaderna Norge, Sverige och Frankrike. Viss ökning noterades även på den amerikanska marknaden. XC90 och XC60 stod för cirka 65 procent av PHEV-försäljningen, men ökningen av PHEVs om 22,9 procent berodde främst på ökad försäljning av V60 och S60.

XC60 var fortfarande den bäst säljande modellen och försäljningen ökade med 8,2 procent till 204 981 (189 459) bilar, främst drivet av ökad försäljning i Kina. Efterfrågan på XC40 var fortsatt stark och försäljningen uppgick till 139 847 (75 828) bilar. Försäljningen av XC90 ökade med 7,0 procent till 100 729 (94 182) bilar. Försäljningen av V60 ökade med 26,8 procent till 68 577 (54 095) bilar, primärt drivet av ökad försäljning i Sverige. Försäljningen av S60 ökade med 5,7 procent och uppgick till 42 795 (40 499) bilar, primärt drivet av ökad efterfrågan på den amerikanska marknaden där modellen också produceras. Försäljningen av S90 minskade vilket främst berodde på höga tullar i USA och en minskning av segmentet både i USA och Europa. Den minskade försäljningen av V90 berodde på lägre efterfrågan i Sverige under de första nio månaderna vilket delvis förklaras av skatteprogrammet Bonus-Malus

Europa
Marknaden
Marknaden för personbilar i Europa ökade med 1,2 procent, medan premiummarknaden ökade med runt 2,5 procent. Tillväxten i Europa drevs av några få nyckelmarknader.

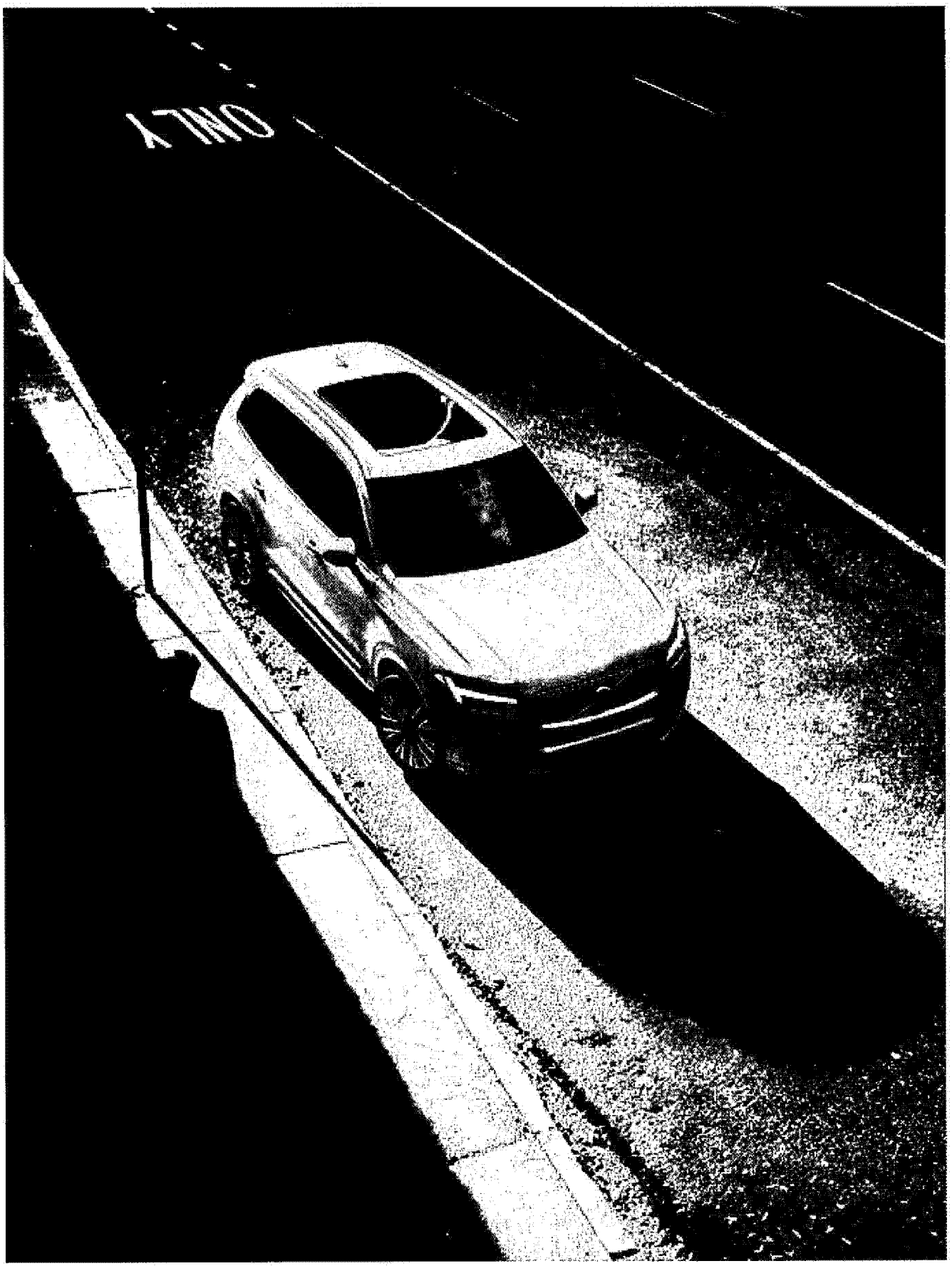
Volvo Cars
Försäljningen för Volvo Cars i Europa ökade med 7,2 procent till 341 200 (318 235) bilar, varav nästan 10 procent bestod av PHEV bilar. Fem av Europas marknader uppvisade en tvåsiffrig tillväxt. Flertalet marknader noterade försäljningsrekord, bland annat i Belgien och Tyskland, där försäljningen nådde 50 000 bilar. I Storbritannien såldes 56 316 bilar, det högsta antalet sålda bilar sedan 1990. SUV-modellerna stod för 57,7 (50,0) procent av den totala försäljningen i Europa och ökade med 23,9 procent till 196 971 (158 976) bilar. Detta, tillsammans med att XC40 var fullt ut introducerad, drev tillväxten på marknaden. Försäljningen av V60 ökade med 36,4 procent, medan försäljningen av övriga V-och S –modeller minskade.

Kina
Marknaden
Den kinesiska marknaden för personbilar minskade med 7,4 procent. Trots denna minskning, fortsatte premiumsegmentet att växa med 8,5 procent under året.

Volvo Cars
Efterfrågan på Volvo Cars modeller i Kina var fortsatt hög och försäljningen ökade med 18,7 procent till 154 961 (130 593) bilar. Försäljningen av SUV modellerna uppgick till 59,7 (50,0) procent av total försäljning. Ökningen drevs främst av de lokalt tillverkade XC60, XC40, S90 och XC90.

Nyckeltal, Mkr	2019	2018	2017[1]	2016[1]	2015[1]
Omsättning	274 117	252 653	208 646	178 586	160 515
Rörelseresultat (EBIT)	14 303	14 185	14 061	11 014	6 620
Årets resultat	9 603	9 781	10 225	7 460	4 476
EBITDA	29 851	27 398	26 159	21 541	16 019
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten	11 573	4 705	–3 800	6 515	7 234
EBIT-marginal, %	5,2	5,6	6,7	6,2	4,1
EBITDA-marginal, %	10,9	10,8	12,5	11,9	9,8
Soliditet, %	26,3	29,0	28,7	26,8	26,2
Nettokassa	25 214	18 029	12 513	18 873	7 721

1) Under 2018 genomfördes en förändring avseende försäljning av bilar som redovisas som operationell leasing. Jämförelseperioden 2017, 2016 och 2015 har ändrats och förändringen har föranlett att såväl omsättningen samt kostnad för sålda varor har minskat med 2 266 Mkr 2017 (2016 2 316 Mkr och 2015 1 999 Mkr). Förändringen har inte haft någon effekt på bruttoresultatet.


ONLY

FN:s Global Compact
Vi är en av grundarna av FN:s Global Compact, världens största hållbarhetsinitiativ för företag, vars syfte är att få företag att arbeta för att FN:s mål för hållbar utveckling (SDG) ska uppnås.

Syftet med våra projekt är att öka intresset hos ungdomar och unga vuxna för att arbeta med bilar.

Volvo Cars är aktiv medlem i två av FN:s Global Compacts åtgärdsplattformar. Den ena fokuserar på att säkerställa att företag kan bidra på ett meningsfullt sätt till Parisavtalets mål, den andra på att vidta åtgärder för att främja anständiga arbetsvillkor i globala leveranskedjor. I båda fallen arbetar Volvo Cars med likasinnade företag och experter för att visa ledarskap på dessa områden. Som ett erkännande för detta ökade engagemang och för vår branschledande elektrifieringsstrategi utsågs Volvo Cars till LEAD-medlem av FN:s Global Compact 2017. Volvo Cars erhöll samma erkännande under 2019, och hör således till de mest drivande, engagerade och ambitiösa företagen i FN:s Global Compact. Av sammanlagt 13 000 medlemmar är endast 36 LEAD-företag. Bara två av dessa är biltillverkare, däribland Volvo Cars.

Verka för ökad social rörlighet och mångfald
Under 2019 fortsatte Volvo Cars sina projekt för att minska den sociala segregationen i bolagets hemmaregioner, i synnerhet i Göteborgsområdet, och bredda det framtida utbudet av kompetens för rekrytering. Vi vill öka intresset bland ungdomar och unga vuxna för att arbeta i fordonsindustrin, motivera unga människor att läsa vidare samt öka mångfalden och inkluderingen i lokalsamhället. Några exempel på sådana aktiviteter är:

- Volvo Experience Programme Digitalisation (VEP Digi) – ett sex månader långt praktikprogram för arbetslivserfarenhet öppet för långtidsarbetslösa i Sverige
- Mentorprogram (Mitt Liv och Öppet Hus) – sociala verksamheter som stöder nyanlända i Sverige genom att hjälpa dem att integreras i den lokala arbetsmarknaden
- Samarbete med utvalda gymnasieskolor – Volvo Cars anställda har agerat förebilder och inspirerat och motiverat studenter genom besök på skolorna
- Aktiviteter som ökar intresset bland unga för STEM-ämnena naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik – några exempel är Introduce a Girl to Engineering Day, praktik, sommarjobb samt sommarjobb för personer med funktionsvariation

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

Vårt bidrag till en bättre trafiksäkerhet

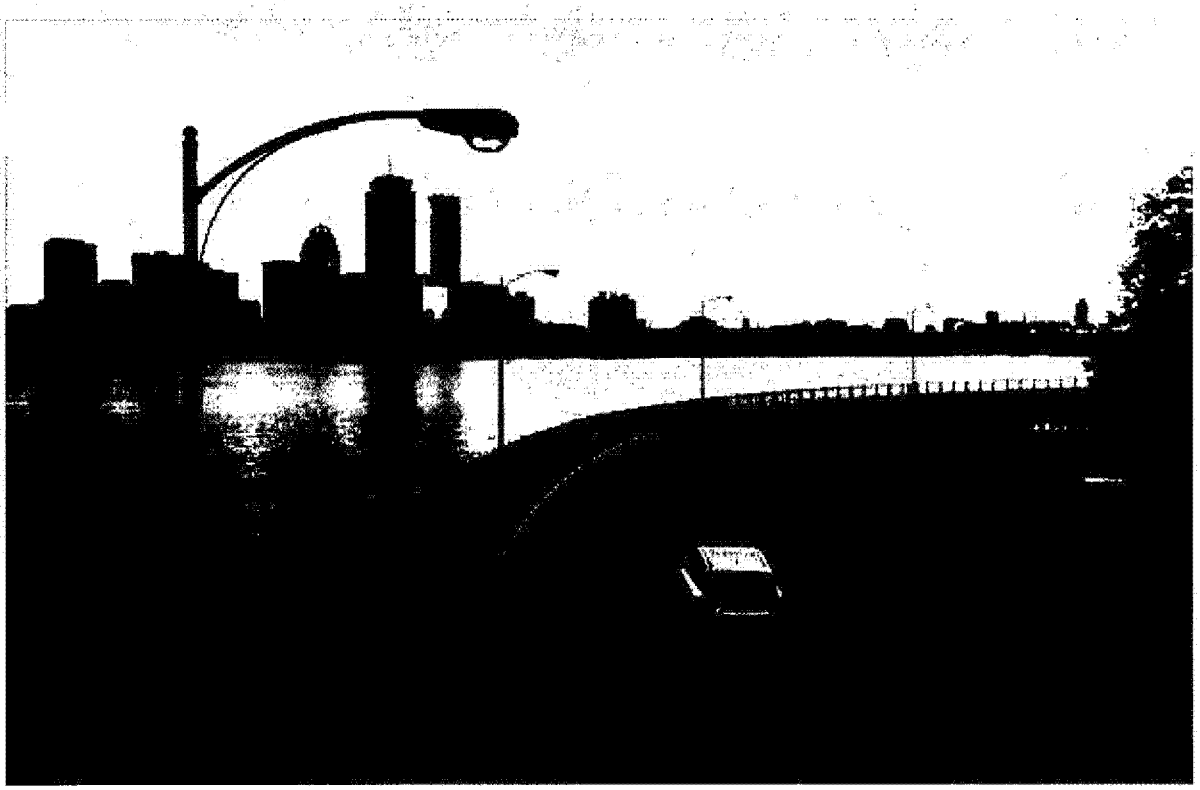
Volvo Cars har tillsammans med andra biltillverkare, tjänsteleverantörer och nationella regeringar startat ett banbrytande, paneuropeiskt pilotprojekt som går ut på att förbättra trafiksäkerheten genom att dela trafiksäkerhetsdata som genereras av bilar och infrastruktur. Läs mer på sidan 35.

SAMHÄLLE

Så gör vi större skillnad

Vi arbetar för att säkerställa att vårt företag och våra medarbetare bidrar till ett bättre, mer välmående samhälle, samt för att vara rädda om människor och om vår planet. Det gör vi på flera sätt, bland annat genom att ingå starka samarbeten med internationella, nationella och lokala organisationer. Många av våra medarbetare arbetar också för att förbättra livskvaliteten i de samhällen där vi verkar.

För tredje året i rad utsågs Volvo Cars till LEAD-medlem av FN:s Global Compact.



Ett riskbaserat synsätt på regelefterlevnad
Regelbundna bedömningar av efterlevnadsrisk gör att vi kan identifiera och förstå de huvudsakliga riskområden vi är exponerade för samt högriskområdena inom vart och ett av dessa. Riskbedömningarna utgör även en grund för att identifiera lämpliga förbättrings- och reduceringsåtgärder. De säkerställer också att vårt regelefterlevnads- och etikprogram anpassas till de tillämpningsområden där våra största risker finns.

Ram för regelefterlevnad och etik
Vår uppförandekod Our Code – How we Act, står i centrum för vårt regelefterlevnads- och etikprogram. Koden bygger dels på Volvo Cars starka etiska värderingar och åtagande att bedriva affärsverksamhet på ett ansvarsfullt sätt, dels på gällande internationella konventioner och standarder. Koden anger vad som förväntas av Volvo Cars medarbetare när de utför sitt jobb.

Företagets policyer och direktiv beskriver principerna i vår uppförandekod och kompletteras av specifika riktlinjer som anger hur principerna i policyerna och direktiven ska implementeras. Dessa dokument utgör ramen för regelefterlevnad och etik. De omfattar samtliga medarbetare i deras dagliga affärsaktiviteter och finns tillgängliga på vårt intranät.

Vi förväntas oss även att våra affärspartner följer principerna i vår uppförandekod, eller likvärdiga principer. Därför har vi utvecklat en särskild uppförandekod för affärspartner (återförsäljare, importörer, leverantörer med flera) som beskriver Volvo Cars krav inom områdena mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, miljöhänsyn och affärsintegritet. Vi har nolltolerans för mutor och korruption. Våra affärspartner har genom avtal förbundit sig att följa uppförandekoden för affärspartner.

Utbildning i regelefterlevnad och etik
Utbildning i och kommunikation om regelefterlevnad och etik är viktiga verktyg för att bygga in ansvarstagande i affärsverksamheten.

En ny obligatorisk e-utbildning om uppförandekoden togs fram i samband med 2018 års uppdatering av ramen för regelefterlevnad och etik. E-utbildningen inkluderar en årlig certifiering avseende uppförandekoden. Med hjälp av dilemman ökar utbildningen förståelsen för de områden som omfattas av vår uppförandekod samt för de risker som förknippas med dessa. En obligatorisk utbildningskampanj sjösattes i slutet av 2018 och slutfördes under 2019. 87 procent av medarbetarna deltog.

Via ledarskapsprogrammen utbildas våra ledare också i att utveckla sitt etiska beteende och sin etiska kultur. Mer än 1 500 av våra ledare har utbildats sedan ledarskapsprogrammen lanserades. Vi ska fortsätta att fokusera på dessa utbildningar under 2020.

2019 fick all produktionspersonal i Sverige en introduktion till uppförandekoden, rapporteringsfunktionen Tell Us samt det ansvar som alla anställda på Volvo Cars har. Alla övriga produktionsanläggningar kommer att få utbildning under 2020. Utbildningarna samt tiden det tar att uppnå ambitionerna kring scopet av dessa, är dock ovissa på grund av Covid-19-situationen.

Våra ledare ansvarar för att föregå med gott exempel och verka för etiskt uppträdande i hela organisationen. Här ingår också att ledarna för regelbundna diskussioner med sina team om Volvo Cars åtagande att bedriva en ansvarsfull affärsverksamhet.

2019 lanserade vi tre diskussioner om ansvarsfull verksamhet, där cheferna fick leda diskussioner med sina teammedlemmar kring etiska utmaningar baserade på verkliga scenarier. Vi lanserade även "månadens etiska händelser", som varje månad berättar om verkliga dilemman och ärenden som Compliance and Ethics Office hanterat.

Kontinuerlig förbättring av regelefterlevnads- och etikprogrammet
Regelefterlevnads- och etikprogrammet förbättras kontinuerligt tack vare en regelbunden analys av de interna och externa revisioner och utvärderingar som görs. Vi har deltagit i Ethisphere Institutes undersökning World's Most Ethical Companies och blev en av vinnarna för tredje året i rad (2017–2019). Det har också hjälpt oss att kartlägga våra brister och förbättra vårt regelefterlevnads- och etikprogram. De förbättringsmöjligheter som identifierats har successivt åtgärdats. Vi har därför beslutat att avstå från att delta i undersökningen de närmaste åren, och ska i stället försöka hitta andra metoder för att driva fram förbättringar av vår verksamhet.

Vårt huvudfokus under 2019 var att fortsätta förbättra vårt program för dataskyddsefterlevnad i syfte att efterleva en allt strängare dataskyddslagstiftning.

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

Bekämpa korruption och oetisk affärspraxis

Som en del av det strategiska fokusområdet "Etisk och ansvarsfull affärsverksamhet" startade vi 2019 initiativet "Bekämpa korruption och oetisk affärspraxis" som syftar till att Volvo Cars ska vara en erkänd ledare inom ansvarsfullt företagande. Det passar väl in i vår kultur och är också motiverat ur affärssynpunkt. Det legitimerar vår verksamhet ytterligare och utgör en konkurrensfördel. Intresset för vårt varumärke ökar genom insikten att det kan skada vårt företag och varumärkets anseende om vi underlåter att agera etiskt, vilket även kan leda till ekonomiska förluster.

20200707677730



People Policy-utvärdering
Projektet för People Policy-utvärderingar inleddes under 2017 och följer FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Utvärderingen, som omfattar såväl potentiella som faktiska människorättskränkningar, görs genom så kallade skrivbordsbedömningar och intervjuer med viktiga externa och interna intressenter. Vidare görs verifieringar och riskbedömningar på plats samt konsekvensanalyser och framtagning av åtgärdsplaner. Projektets inledande fas är nu avslutad i och med slutförandet av utvärderingen av anläggningen i Charleston har nu avslutats. Alla utvärderingar har konstaterat att det finns utrymme för förbättringar, och har föreslagit åtgärder som kan stärka företaget ytterligare: dessa övervakas och följs upp noggrant.

Projektets nästa fas är att under 2020 fokusera på att öka medvetenheten i den bredare APAC-regionen och bygga upp de ledande befattningshavarnas kompetens där, bland annat genom workshopar med de viktigaste interna intressenterna. Workshoparna ska ta upp lärdomar från tidigare utvärderingar och genomförs parallellt med de befintliga uppföljningar som fortsätter under hela 2020. Utrullningen är dock oviss på grund av Covid-19-situationen.

Regelefterlevnad och etik
Etisk och ansvarsfull verksamhet
Att bedriva en ansvarsfull verksamhet är en grundläggande del av vår kultur och affärspraxis. Detta är något vi betonar hela tiden, både gentemot våra medarbetare och våra partner. Att bedriva en etisk affärsverksamhet är inte bara rätt, utan också en klok affärsstrategi. Det hjälper oss att locka och behålla talanger, höjer medarbetarnas engagemang och gör att vi kan verka för positiv förändring i vår sektor och industrin i stort.

Volvo Cars har etablerat ett regelefterlevnads- och etikprogram till stöd för en ansvarsfull verksamhet, samt för att förhindra och reducera legala och etiska risker. En del av programmet fastställer vår uppförandekod (Our Code – How we Act) och uppförandekoden för affärspartners, och de principer som medarbetare och affärspartner förväntas följa när de arbetar på eller gör affärer med Volvo Cars. Båda bygger på internationella konventioner och standarder.

Under 2019 anmäldes 133 misstänkta överträdelser av vår kod och våra policyer till Compliance and Ethics Office. Efter utredning kunde 23 (25) av dessa anmälningar bekräftas, och disciplinåtgärder vidtogs i 19 (22) fall, bland annat genom uppsägning av anställda och av leverantörsavtal.

Slutligen har Volvo Cars i linje med bolagets åtagande att främja en etisk kultur utvecklat ett flertal utbildningar i etisk affärspraxis för alla medarbetare, men även specifika chefsutbildningar som fokuserar på lämpligt uppträdande och på att vara en förebild. Cheferna stöttas i denna roll av Compliance and Ethics Office. Dess uppgift är att leda vårt regelefterlevnads- och etikprogram med hjälp av initiativ och styrmedel som ska förhindra, upptäcka och mildra legala och etiska risker inom områden som korruptions- och kartellbekämpning, dataskydd, mänskliga rättigheter samt handelssanktioner och exportkontroll, vilket beskrivs närmare i bolagsstyrningsrapporten.



European Women in Techs konferens i Amsterdam och på Lesbians Who Tech + Allies konferens i San Francisco i USA.

I december fick vi äran att rankas som bästa bilmärke av STEM-studenterna i Universums D&I Index, som betygsätter globala arbetsgivares sätt att hantera mångfald och inkludering. Vi kom på plats 17 av samtliga företag. Det var ännu ett bevis på att vårt arbete lönar sig, men vi har långt kvar.

Internt utvecklar vi strategisk successionsplanering, mentorprogram för kvinnligt ledarskap och förstärker vår interna och externa kommunikation kring mångfald och inkludering. Vi eftersträvar en diversifierad och mångkulturell ledningsgrupp där internationell erfarenhet bidrar till ett globalt synsätt med olika kompetenser, bakgrunder och kulturer som värdesätts i industriledande, innovativa och konsumentfokuserade organisationer. I slutet av 2019 var cirka 34 procent av våra 435 högsta chefer icke-svenskar. Antalet kvinnor i ledande befattningar minskade något till 29,1 procent. Minskningen beror främst på ett anställningsstopp under 2019. Dessutom blev rapporteringen mer omfattande detta år och inkluderar nu även USA och EMEA, som inte ingått under tidigare redovisningsperioder. Andelen kvinnor i ledande befattningar minskade totalt till 28,3 procent. Läs mer i avsnittet Hållbarhetsresultat på sidan 142. För att leverera på vår vision om diversifierat ledarskap är vi hängivna ett 50/50-förhållande i fördelningen chefer män/kvinnor.

Arbetares rättigheter

Föreningsfrihet och social dialog

Volvo Cars People Policy anger klart och tydligt att alla medarbetare har rätt att bilda och ansluta sig till valfri arbetstagarorganisation och förhandla kollektivt. Dessa rättigheter är väl etablerade bland medarbetarna. Volvo Cars uppmuntrar medarbetardialoger, antingen genom samarbete med fackföreningar eller andra arbetstagarrepresentanter eller direkt med medarbetarna. Cirka 78 procent av vår globala personalstyrka omfattas av kollektivavtal.

Där Volvo Cars och fackföreningarna för en social dialog om information och samråd anses detta skapa värde och bidra till företagets utveckling. Fackföreningsmedlemmar företräds av sina valda ombud vid varje styrelsemöte.

Nolltolerans mot trakasserier och diskriminering

Vi har nolltolerans mot trakasserier och diskriminering, vilket fastställs i Volvo Cars People Policy. Omfattande utbildning om diskriminering, trakasserier och mobbning har genomförts i hela organisationen. Under 2019 rapporterades globalt ett mindre antal fall av misstänkt diskriminering och 63 fall av trakasserier. Samtliga fall utreddes och korrigerings- och stödåtgärder vidtogs i alla fallen.

Dessutom togs ett säkerhetsutbildningscenter i bruk. Det har minskat arbetsskadorna med frånvaro, mätt i skadefrekvens (LTCR), med 46,0 procent till 0,13 för anställda, och till 0,11 för inhyrd personal. Läs mer i avsnittet Hållbarhetsresultat på sidan 142. Tyvärr förolyckades en inhyrd medarbetare som arbetade för ett byggföretag under en period då vår anläggning i Chengdu i Kina var stängd. Olyckan har utretts i detalj och lämpliga åtgärder vidtagits.

En attraktiv arbetsplats som skapar engagemang, motivation och resultat

Under 2019 inrättades en ny avdelning med målet att representera den resa som våra medarbetare gör i vår organisation. För att locka ny personal och samtidigt motivera och uppmuntra våra nuvarande anställda skapar vi en högklassig arbetsplatsupplevelse fysiskt, digitalt och socialt. Vi skapar allmänna designkoncept och riktlinjer för våra arbetsplatser. Vi bygger en proaktiv inställning till välbefinnande och säkerställer att vi tillhandahåller tjänster som stöttar våra medarbetare och gör livet lättare för dem. Under året har våra populära Brown Bag-träffar gett alla medarbetare tillgång till inspirerande diskussioner på teman som hållbarhet, välbefinnande och att växa mentalt. Vi har haft gästkockar på våra restauranger och firat Thanksgiving på Volvo Cars sätt ("Friendsgiving"). Vi har också presenterat en välbefinnandestrategi – åtgärder för fysisk, social och mental hälsa som ska göra människor starkare, friskare och framför allt mer positiva.

Mångfald och inkludering

Styrning av mångfald

I Volvo Cars People Policy anges huvuddragen för de värderingar och förväntningar som vi har när det gäller mångfald och lika möjligheter. Vårt Global Diversity and Inclusion Catalyst Team med företrädare från varje funktion och region fungerar som beslutande organ för att säkerställa ständig förbättring.

Främjande av inkludering, balans mellan män och kvinnor och internationell erfarenhet

Vi arbetar aktivt för att främja inkludering så att alla som arbetar på Volvo Cars kan vara sig själva och mötas med respekt. Under året fortsatte vi att arbeta med att bli en inkluderande och attraktiv arbetsgivare. Ett viktigt initiativ var den könsneutrala policyn för betald föräldraledighet för alla anställda i försäljningsbolaget i EMEA-regionen, där mammor och pappor fick totalt sex månaders ledighet med 80 procents lön. Policyn har tagit inspiration från svensk lagstiftning och är mer generös och inkluderande än de flesta nationella policys i Europa. Den är dessutom den första sitt slag inom bilindustrin. Erbjudandet syftar till att Volvo Cars ska bli en mer attraktiv arbetsgivare, men vi vill också ta vårt ansvar och främja jämställdhet i de samhällen där vi verkar. Alla berörda har varit mycket positiva till initiativet.

Den första medarbetarguiden till inkludering och HBTQ+ lanserades under sommaren. Målet är att ge alla medarbetare i världen en bättre förståelse för utmaningar som deras kollegor kan ställas inför, samt exempel på sådana. Ett annat syfte är att göra oss mer medvetna om hur vi alla kan bidra till en mer inkluderande kultur som främjar mångfald inom Volvo Cars.

Kvinnor är fortfarande underrepresenterade inom naturvetenskap, teknik, ingenjörsvetenskap och matematik (STEM). Vi strävar efter att minska dessa könsskillnader och inspirera nästa generations kvinnliga innovatörer och ledare. Vi engagerar oss proaktivt i aktiviteter och externa samarbeten som väcker ungas intresse. Hit hör sådant som praktikplatser, 'Introduce a Girl to Engineering' och 'Female Leader Engineer'. Vi deltar även i konferenser och håller presentationer på dessa, till exempel på

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

En inkluderande kultur med mångfald

Vår kultur är öppen och inkluderande. Vi strävar efter att vara ett verkligt globalt företag präglat av mångfald, genom att främja inkludering och föregå med gott exempel. Vi vill att alla på Volvo Cars ska känna att de kan vara sig själva på jobbet. Vi vill se till att alla har lika möjligheter baserat på kompetens, erfarenhet och prestationer. Och vi vill skapa en inkluderande arbetskultur som främjar mångfald och både uppmuntrar och välkomnar olika synsätt. Vi ska höja blicken från de gamla hjulspåren, så att vi kan röra oss utanför vår bekvämlighetszon. Det är bara då som alla får möjlighet att leva upp till sin fulla potential – vilket skapar utrymme för kreativitet, innovation och bättre beslutsfattande.



Redo för framtiden
För att förbli branschledande i en värld som förändras snabbt måste vi se till att våra medarbetare har den kompetens de behöver för såväl dagens som morgondagens behov, från produktion och teknik till kommersiell verksamhet. Vi arbetar med kompetens- och bemanningsplanering samt livslångt lärande och kompetensutveckling under våra medarbetares hela karriär. En del av våra medarbetare har fått hjälp att hitta nya roller i eller utanför företaget, andra har fått utbildning och vissa strategiska roller har rekryterats externt. Under 2019 fortsatte vi att införa agila arbetssätt och lean-metoden i stora delar av företaget, samt att förändra tusentals medarbetares roller och arbetssätt. Huvudmålet är högre kvalitet och en bättre användarupplevelse. Vi utforskar nya organisationsstrukturer som låter oss arbeta smartare och mer samarbetsinriktat.

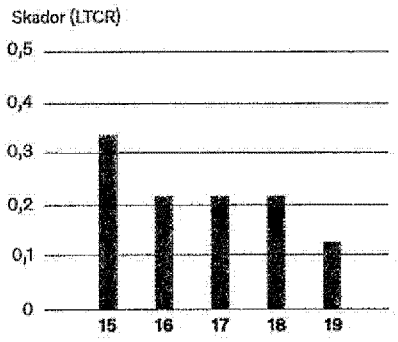
En ansvarsfull verksamhet
Under 2019 hade Volvo Cars i genomsnitt cirka 41 517 heltidsanställda i hela världen. Vår People Policy säkerställer hälsa och säkerhet, att mångfald och delaktighet toppar dagordningen, att arbetares rättigheter stöds och efterlevs och att vi står för regelefterlevnad och etik.

Hållbar balans mellan jobb och fritid
I vårt företag står människan i centrum. Vi vill erbjuda en säker, motiverande och attraktiv arbetsplats där människor kan växa och bidra till företagets utveckling. En hållbar balans mellan jobb och fritid handlar både om balansen i livet och om hälsa och säkerhet för alla som arbetar på Volvo Cars.

Så ser vi på hälsa och säkerhet
Överallt i världen genomsyras hela vår organisation av samma syn på hälsa och säkerhet. Alla våra verksamheter, anställda och entreprenörer omfattas av våra globala standarder. Experter på hälsa och säkerhet arbetar strategiskt inom alla delar av Volvo Cars i enlighet med Volvo Cars Work Environment Directive avseende arbetsmiljö.

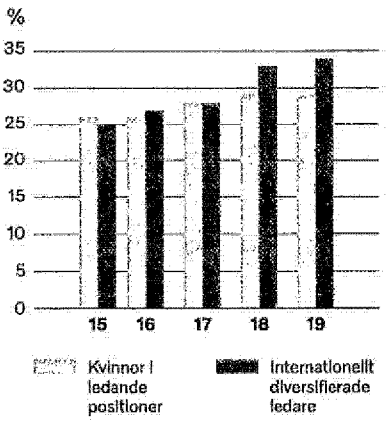
Under 2019 behöll vi vårt globala fokus på att kartlägga risker samt på säkert och tryggt uppträdande. Vi fortsatte också att införa Volvo Cars Health and Safety Global Procedures i de amerikanska verksamheterna och främjade vår säkerhetskultur genom ledarskapsutbildning med fokus på hur vi uppträder. Under året har många hälsoinitiativ tagits, t.ex. den globala hälso- och säkerhetsmånaden, erbjudanden om influensavaccination, wellnessaktiviteter och seminarier.

SKADEFREKVENS (LTCR)



Skadefrekvens (LTCR) – Volvo Cars medarbetare

MÅNGFALD I LEDANDE BEFATTNINGAR



KÖNSFÖRDELNING – SAMTLIGA MEDARBETARE –



MÄNNISKOR

Människor som gör skillnad

Våra globala medarbetare har många olika bakgrunder, vilket är avgörande för den starka kulturen inom Volvo Cars. Att locka talanger från hela världen och ta fram det bästa hos människor är helt avgörande för att vi ska kunna uppfylla våra tillväxtplaner och förbli en ledande aktör inom premiumbilar, ett segment präglat av knivskarp konkurrens.

Våra medarbetare är vår konkurrensfördel och vi fortsätter att fokusera på att vara marknadens mest attraktiva arbetsgivare.



Vårt erbjudande
Vårt löfte, kommunicerat genom vår strategi, är att våra konsumenter ska känna sig utvalda och belönade när de väljer Volvo Cars. Då tror vi att de delar våra värderingar och därigenom bidrar positivt till miljön samtidigt som de slår vakt om det som är värdefullt för dem och för andra människor. Volvo Cars varumärke stöder detta genom att andas sofistikerad skandinavisk lyx. Våra bilar ska göra livet lättare med en mänsklig touch, tillhandahålla bättre lösningar för miljöteknik och de mest avancerade säkerhetsinnovationerna.

Uppkoppling och digitalisering är A och O för en premiumupplevelse och säkerhet
Uppkoppling och digitalisering är nyckelfaktorer i vår strävan att förenkla konsumenternas tillvaro. Med Volvo On Call-tekniken banade vi väg för att bli uppkopplade och kommunicera med våra konsumenter. När både bilen och konsumenten är uppkopplade öppnar sig en värld av uppkopplade tjänster som troligen får stort värde för konsumenten. Det är tjänster med stora möjligheter att skapa betydande värde för konsumenten. Alla nya bilar ska vara förberedda för internetuppkoppling. Uppkopplade tjänster spelar en viktig roll för att inge våra konsumenter den där genuina premiumkänslan, och tjänsternas kvalitet särskiljer oss från våra konkurrenter. Uppkoppling och digitalisering är inte bara nyckeln till premiumkänslan, utan också mycket viktiga för säkerheten. Vi utnyttjar digitala lösningar och uppkopplade bilar för att skapa smarta system och aktiva säkerhetslösningar som låter bilarna kommunicera med varandra och exempelvis varna för olika trafikfaror. För att påskynda och förenkla integreringen tror vi på öppna ekosystem, som hjälper oss att förverkliga våra mål inom uppkoppling och digitalisering.

Genom direkta konsumentrelationer kan vi erbjuda mer individanpassade upplevelser
I takt med att konsumenterna hittar nya sätt att lösa sina mobilitetsbehov och köpa bilar måste vi förändra vårt sätt att erbjuda tillgång till bilar. Vi fortsätter att förbättra vår traditionella affärsmodell – att sälja bilar via våra återförsäljare. Samtidigt erbjuder vi också nya mobilitetsmodeller och börjar göra affärer direkt med slutkunderna, för att dra till oss nya konsumentgrupper och utvidga vårt produkt- och tjänstesortiment. Vi vänder oss direkt till konsumenterna via vårt prenumerationserbjudande Care by Volvo och vår lösning M för delad mobilitet. Hur våra konsumenter än vill få tillgång till bil – genom att äga den, prenumerera eller genom delade mobilitetstjänster – har vi ett erbjudande som passar deras behov. Medan vi övergår till ett distributionssystem där även direkta konsumentrelationer spelar en roll utvecklar vi de starka sidorna hos våra återförsäljare och oss själva. Vi ser ett stort värde i att fortsätta detta partnerskap och fånga affärsmöjligheterna i fordonsindustrin tillsammans.

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

Ett klimatneutralt återförsäljarnät

Under 2019 startade vi ett strategiskt initiativ för att säkerställa att vårt återförsäljarnät speglar våra hållbarhetsambitioner. Det betyder att vi strävar efter att ha ett klimatneutralt återförsäljarnät senast 2040, i linje med företagets åtagande. Vi ska ge återförsäljarna tillgång till hållbara lösningar och vägledning, samt etablera ett engagemangsprogram för att dela bästa praxis över gränserna.

Våra återförsäljare förändras med oss för att kunna ge våra konsumenter bättre service
Vägen till marknaden går framför allt via vårt återförsäljarnät, en kärna som säkerställer att Volvo Cars varumärke finns nästan överallt och är väl positionerat i det globala premiumsegmentet. Vårt nätverk spelar en avgörande roll i vår omvandling oavsett hur man får tillgång till våra bilar. Det är ju nätverket av återförsäljare som levererar bilarna och servar både dem och konsumenterna. Vi samarbetar med vårt återförsäljarnät runtom i världen för att utvidga vår digitala affär och förbättra köpupplevelsen på nätet, liksom upplevelsen av det fysiska nätverket och ägandet.

20200707677733

KONSUMENTUPPLEVELSER

Vi erbjuder Freedom to move

Vi skapar och levererar bilar och tjänster som förenklar människors tillvaro. Inget är viktigare för oss än att kunden blir helt nöjd. Därför bygger vi mer direkta konsumentrelationer som ger oss en bättre förmåga att utveckla konsumentupplevelsen. Allt vi gör börjar och slutar med vårt syfte – att erbjuda Freedom to move på ett personligt, hållbart och säkert sätt.

REKORDMÅNGA SÅLDA BILAR

>700 000

Vi sålde 705 452 (642 253) bilar 2019
– fler än under något tidigare år



samheten. Vi undersöker också aktivt klimatneutrala lösningar för elförsörjning och uppvärmning. Globalt har vi uppnått en andel om 78 procent klimatneutral el och inräknat värme och kyla ligger vi på 54 procent klimatneutral energi.

Hantering av andra utsläpp

Vi arbetar för att minska utsläppen av flyktiga organiska föreningar Volatile Organic Compounds (VOCs). Våra lackeringsanläggningar i Torslanda och Gent hör till de mest avancerade i världen, och utsläppen är inte ens en fjärdedel av vad EU föreskriver. När Volvo Cars byggde en ny lackeringsanläggning i den nya produktionsanläggningen i Charleston passade vi på att installera särskild reduktionsutrustning som ger extremt låga VOC-utsläpp och minskar energiförbrukningen kraftigt. Under 2019 minskades VOC-utsläppen med 6,6 procent till 850 ton globalt. Detta berodde främst på en minskning i Kina med 27,0 procent tack vare att särskild reduktionsutrustning installerades.

Vattenhantering

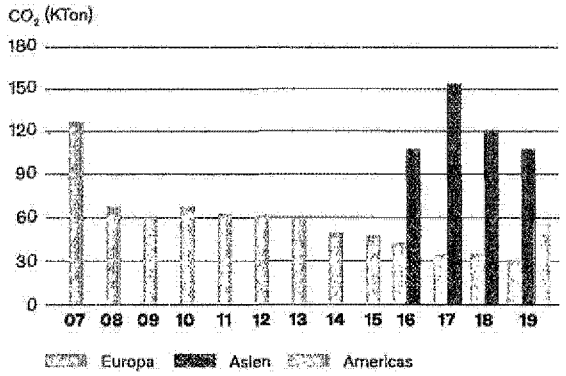
Vi fokuserar våra vattenhanteringsinsatser på de anläggningar där vattenbrist har konstaterats. Den totala vattenförbrukningen på våra tillverkningsanläggningar ökar på grund av den tillkomna anläggningen i Charleston. När det gäller utvecklingen för våra regioner ser vi minskningar i både Europa (6,0 procent) och Asien (12,0 procent). Vattenförbrukningen per producerad bil i Asien minskade under 2019 med cirka 9 procent till 6,3 m³/fordon. Vattenförbrukningen i Europa låg på ungefär samma nivå 2019 jämfört med 2018, 1,5 m³/fordon. Globalt är vår målsättning att minska vattenförbrukningen per producerad bil i samtliga produktionsanläggningar med 15 procent mellan 2018 och 2025.

Avfallshantering

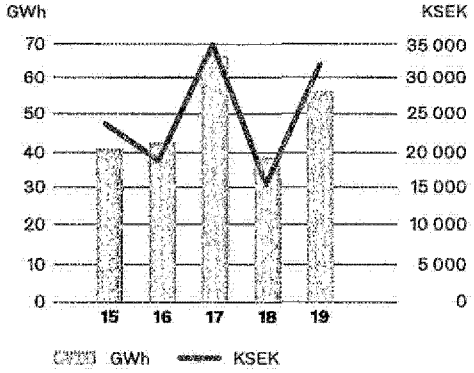
Vi arbetar med att minska avfallet genom att fokusera på cirkulär ekonomi i hela verksamheten. Den största mängden restmaterial utgörs av metall från bilproduktionen som återvinns helt och hållet. 2019 gick 231 900 ton metallskrot till återvinning . Vidare lanserades initiativ för att minska mängden avfall genom att öka nyttjandegraden för metaller som används i karossfabriker globalt.

Volvo Cars arbetar för att återvinna mer avfall på våra tillverkningsanläggningar och minska mängden avfall som går till deponi eller förbränning. Vi har satt upp ett globalt mål att minska det produktionsrelaterade avfallet med 15 procent per producerad bil mellan 2016 och 2021. För närvarande är minskningen 6,7 procent tack vare att vi ständigt fokuserar på att bland annat minska åtgången av material, även i förpackningar. Vår avfallshantering syftar till att finna nya lösningar för hela avfallshanteringsprocessen enligt principen 'många bäckar små'. 2019 återvanns 94,0 procent av allt material medan andelen som gick till deponi var 1,0 procent. Vi har även skapat ett mer slutet kretslopp för vår värdekedja för aluminiumskrot genom ett nytt hållbarhetssamarbete med vår leverantör.

NETTOUTSLÄPP AV CO_2 FRÅN ENERGI – TILLVERKNINGEN –



ENERGIEFFEKTIVITETSBESPARINGAR



2020/1367734

lar för att frakta nya bilar från fabriken till bolagets lokala depå. Lastbilarna hanterar 2 500 nya bilar varje månad och naturgasdriften minskar koldioxidutsläppen med cirka 20-25 procent jämfört med vanlig diesel. I Europa startade vi en logistikterminal i Tjeckien för att konsolidera inkommande komponenter för vidare transport till fabrikerna i Gent och Torslanda. Det ökar effektiviteten och utnyttjandet av transportnätet.

Resurseffektiv verksamhet

Som ett led i Volvo Cars hållbarhetsstrategi arbetar vi hela tiden med att sänka vatten- och energiförbrukningen i våra anläggningar och bli bättre på avfallshantering. När produktionsvolymerna ökar blir vår totala påverkan på energi, vatten, avfall, resurser och utsläpp också större. Vi arbetar kontinuerligt för att rationalisera produktionen, så att vår påverkan per producerad bil minskar. Läs mer i avsnittet Hållbarhetsresultat på sidan 139-140 . Våra nya och befintliga verksamheters miljöprofil styrs i enlighet med miljöledningssystemet ISO14001, som inbegriper tredjepartscertifiering, regelbundna miljöriskanalyser och löpande förbättringar.

Mot en klimatneutral verksamhet

De totala koldioxidutsläppen från Volvo Cars produktionsanläggningar var 197 700 ton under 2019.

Vi vill att hela vår tillverkning är klimatneutral senast år 2025. Vår plan bygger på tre allmänna åtgärder:

1. Energieffektivitetsprojekt som minskar energiförbrukningen
2. Vi ökar egenproduktionen av förnybar energi
3. Mer köpt energi från förnybara källor

Energieffektivitetsprojekt som minskar energiförbrukningen

Bättre energieffektivitet i våra produktionsanläggningar under 2019 har minskat energiförbrukningen med 57 GWh per år. Härigenom har även vårt koldioxidavtryck minskat med 13 100 ton per år. Volvo Cars har arbetat med strukturerade energibesparingsprojekt sedan 2010. Under 2019 har detta resulterat i direkta och indirekta besparingar om 32 MSEK. Några av de viktigaste energibesparingsåtgärderna som slutfördes under 2019 är:

- Återvinning av spillvärme från varmvattensberedaren på anläggningen i Daqing har minskat förbrukningen av naturgas med cirka 8,4 GWh per år.
- Nedläggning av förseglingsugnen på anläggningen i Chengdu har minskat naturgas- och elförbrukningen med 8,2 GWh per år.
- Minskat luftflöde i ventilationen på Torslandafabriken har minskat förbrukningen av el och fjärrvärme med 2,9 GWh per år.
- Optimering av ventilationen på anläggningen i Ghent har minskat förbrukningen av el och naturgas med 2,7 GWh per år.

Ökad andel inköpt energi från förnybara källor

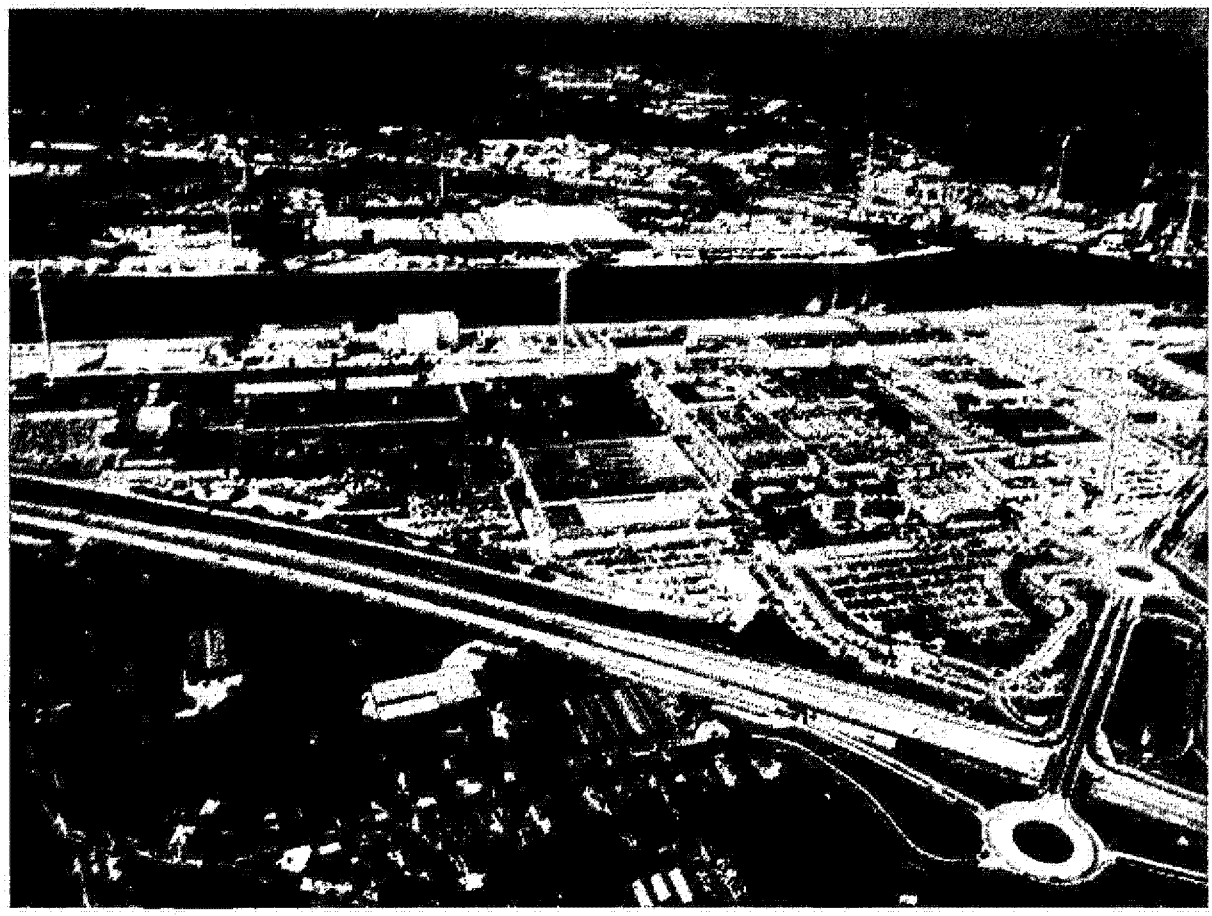
I Europa har vi lyckats minska koldioxidutsläppen under åren och ligger nu stabilt på en låg nivå. I Asien är trenden positiv med 12,0 procents minskning, och koldioxidutsläppen per producerad bil har minskat med 8,5 procent. Vi fortsätter att utvärdera nya sätt att ytterligare minska utsläppen från verk-

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

Vi ökar egenproduktionen av förnybar energi

Efter att ha installerat 15 000 solpaneler på taket till vår anläggning i Gent 2018 följde vi upp med att nästan färdigställa ett solkraftverk på vår anläggning i Charleston under 2019. De sista installationerna pågår och det hela väntas stå färdigt under andra kvartalet 2020. Tiden för färdigställandet är dock oviss på grund av Covid-19-situationen. Solpanelerna kommer att generera cirka 12 000 MWh per år, eller nästan 10 procent av anläggningens energiförbrukning. Tack vare projektet går anläggningen från att använda 25 procent klimatneutral elektricitet till 50 procent, och ligger därmed före tidsplanen fram till 2025.





Kort om 2019
Produktionen i alla våra anläggningar fortsatte planenligt och tillgodosåg en växande efterfrågan på bilar i vår nya portfölj:

- Utöver den befintliga produktionen av S60 i Charleston inleddes tillverkning även i Daqing.
- I Ghent ökades produktionskapaciteten för att hantera de globala konsumenternas efterfrågan på XC40. V40 fasades ut enligt plan.
- Produktion av XC40 inleddes även i Luqiao. I en och samma produktionslinje tillverkar anläggningen därmed modeller från samtliga tre varumärken i Volvo Cars-koncernen: Volvo XC40, Lynk & Co 01 samt Polestar 2. Bilarna baseras alla på CMA-plattformen som samutvecklats med CEVT och Geely Auto, *vilket ger skal- och konkurrensfördelar.*

Vårt åtagande att minska miljöpåverkan från våra produkter och vår verksamhet uppfyllides på flera sätt under året:

- Vårt branschledande åtagande att elektrifiera alla nya Volvo-bilar som lanseras efter 2019 förverkligades genom lanseringen av vår första helt elektriska XC40 Recharge inför produktionsstarten 2020 i Gent. Uppstartstiden är dock oviss på grund av Covid-19-situationen. Vi erbjuder även hybridalternativ i alla våra modeller. Dessutom har vi lanserat mildhybridvarianter av XC60 och XC90.
- Vi vill kunna fokusera på att utveckla vårt helt elektriska premiumsortiment, och har därför meddelat att vi undersöker möjligheten att slå ihop våra befintliga verksamheter inom förbränningsmotorer med Geelys till en separat verksamhet. Syftet är att skapa en ny global leverantör som ska utveckla nästa generations förbränningsmotorer och hybriddrivlinor. Under övergången till en helt elektrisk fordonsflotta behöver våra laddhybrider förbränningsmotorer i toppklass, vilket den nya fristående verksamheten skulle kunna erbjuda. Ett sådant nytt, omfattande industrisamarbete mellan Volvo Cars och bolagets ägare Geely skulle generera avsevärda driftsmässiga, industriella och finansiella synergier.

Transporter
Under 2019 var koldioxidutsläppen från transporter 1 277 kg/bil. Läs mer i avsnittet Hållbarhetsresultat på sidan 140. Detta *är en minskning med 0,8 procent jämfört med föregående år.* Vi minskar koldioxidutsläppen genom att i alla avseenden använda transporter så effektivt som möjligt. Utsläppen avseende flygtransporter bidrog signifikant till minskningen under 2019. Vi fortsatte även vårt fokus på att använda tågtransporter i större omfattning. Från och med 2019 var vi den första fordonstillverkaren att använda tågtransporter i båda riktningar mellan Asien och Europa som en del av vår normala verksamhet. Under de tre sista kvartalen av 2019, transporterades mer än 10 000 bilar i vardera riktningen, vilket kortade ledtiderna och minskade koldioxidutsläppen. I genomsnitt minskar koldioxidutsläppen per bil med mer än 60 procent jämfört med branschtypisk fraktlösning. Dessutom började Chengdu-fabriken under 2019 använda naturgasdrivna lastbi-

TILLVERKNING OCH LOGISTIK

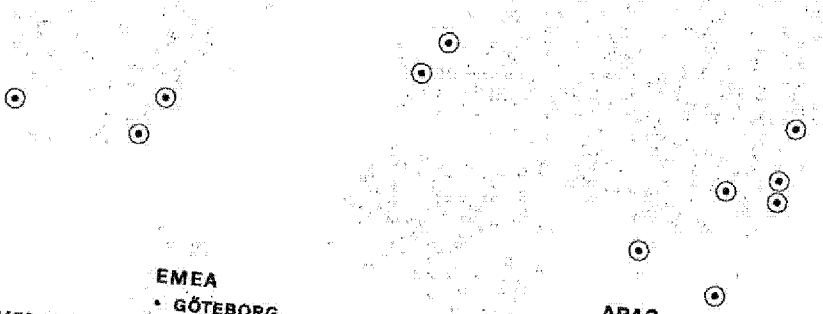
Vårt globala fotavtryck

Under året bidrog tillverkning och logistik avsevärt till verksamheten, bland annat genom synergieffekter från samarbeten med våra strategiska intressebolag Polestar och Lynk & Co, samt genom att ytterligare öka flexibiliteten inom Volvo Cars globala tillverkningsavtryck. Vi fortsatte fokusera på att reducera vår miljömässiga påverkan, i synnerhet att göra framsteg i linje med vår ambition att uppnå klimatneutral tillverkning 2025.

KLIMATNEUTRAL EL I TILLVERKNINGEN

78%

EN GLOBAL AKTÖR MED FÖRSÄLJNING I ÖVER 100 LÄNDER.



AMERICAS
- **NEW JERSEY**
  HUVUDKONTOR AMERICAS
- **KALIFORNIEN**
  FOU OCH DESIGNCENTER
- **CHARLESTON**
  BILTILLVERKNING S60

EMEA
- **GÖTEBORG**
  HUVUDKONTOR
  FOU OCH DESIGNCENTER
  BILTILLVERKNING V60, V60 CROSS COUNTRY, V90, V90 CROSS COUNTRY, XC60, XC90
- **GHENT**
  BILTILLVERKNING XC40

APAC
- **SHANGHAI**
  HUVUDKONTOR APAC SAMT FOU-CENTER
- **DAQING**
  BILTILLVERKNING S60, S90
- **CHENGDU**
  BILTILLVERKNING S60 CLASSIC, XC60
- **LUQIAO**
  BILTILLVERKNING XC40
- **BANGALORE**
  SAMMANSÄTTNINGSFABRIK S90, XC60, XC90
- **KUALA LUMPUR**
  SAMMANSÄTTNINGSFABRIK S60, V60, S90, XC60, XC90

Strategi för elfordonsbatterier efter den ursprungliga användningen

Volvo Cars har en trestegsstrategi (återanvänd, återställ, återvinn) för hantering av elfordonsbatterier efter deras ursprungliga användning i bilarna, dvs. efter första livet. Strategin syftar till att maximera batteriutnyttjandet, minimera miljöeffekterna genom att möjliggöra ett cirkulärt materialflöde och minska kostnaderna. Fram till idag har vi samlat in 950 batterier som ska användas som kärnmaterial i vår återställnings- och återanvändningsprocess.

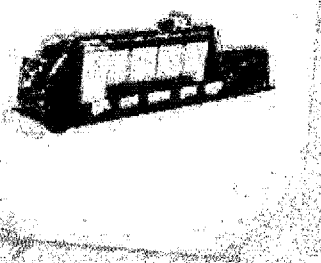
En viktig framtida etapp på Volvo Cars elektrifieringsresa finns att beskåda på Volvo Bil i Torslanda. Den nya laddstationen är en pilotanläggning där två batterier från en laddhybrid har fått ett andra liv genom att lagra solenergi som fångas upp av solpaneler på taket.

Efter ursprunglig användning

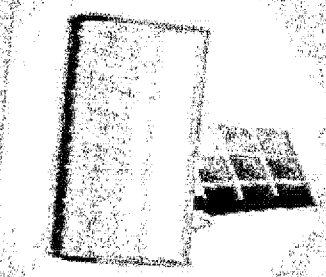
1 ÅTERANVÄNDNING I BILEN

2 ETT ANDRA LIV

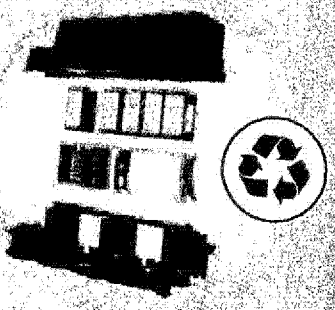
3 ÅTERVINNING



Återanvändning av batterier i bilen efter återställning.



Nyttjande av batterier i energilagrings-applikationer utanför bilen där prestandakraven är lägre.



Tillvaratagande av batterimaterial för nytillverkning av batterier.

Återställning

Volvo Cars program för återställning återställer utbytta komponenter i ursprungligt skick för att uppnå såväl miljövinster som ekonomiska besparingar. Att fabriksrenovera en komponent kräver upp till 85 procent mindre råmaterial och 80 procent mindre energi än att nytillverka den. Under 2019 innebar programmet en besparing av cirka 341 ton stål och 144 ton aluminium. Den energi som sparades in motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen med 3 321 ton per år. Läs mer i avsnittet Hållbarhetsresultat på sidan 141.

Konsumentupplevelse och hälsa – CleanZone-ledarskap

Vi satsar på att skydda konsumenternas hälsa och på så sätt förbättra deras upplevelse. Vi har satsat hårt på klimatet inne i våra bilar i mer än 20 år. Vi förbättrar kupémiljön för att säkerställa att luften i en Volvobil uppfyller våra stränga luftkvalitetsstandarder och är renare än luften utanför. Vår senaste innovation, Advanced Air Cleaner (AAC), lanserades 2019 på den kinesiska marknaden och kommer att lanseras globalt 2020. Denna luftreningsteknik är bäst i sin klass och filtrerar bort 95 procent av alla små, skadliga partiklar (PM 2,5). Bilarna är också utrustade med en sensor som kan visa koncentrationen av vissa partiklar i luften inne i bilen.

Konsumentens välbefinnande påverkas även av materialvalet till fordonsinteriörerna. Vi väljer alltid ytmaterial med omsorg så att textiler, plaster och metaller inte orsakar dålig lukt och förorenar luften inne i bilen.

20200707T1755

Koldioxidutsläpp
Att begränsa koldioxidutsläppen är en utmaning för hela fordonsindustrin. Vi ligger steget före nuvarande och framtida utsläppsstandarder på samtliga våra marknader eftersom vi utvecklar effektiva tekniska lösningar och noggrant följer upp efterlevnaden av gällande lagar två gånger om året. De genomsnittliga koldioxidutsläppen i vår EU-fordonsflotta (baserat på NEDC-korrelerade siffror från WLTP-tester) minskade till 132 g/km för 2019 från 133 g/km för 2018. Detta berodde främst på ökad försäljning av hybridmodeller. Vi följer upp de genomsnittliga koldioxidutsläppen för vår fordonsflotta kontinuerligt. Tack vare Volvo Cars elektrifieringsstrategi räknar vi med att nå vårt nuvarande mål för koldioxidutsläpp i EU 2021 på cirka 110 g/km (EU:s mål för hela branschens flotta är 95 g/km), utan att köpa in utsläppsrätter utifrån.

Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure (WLTP) har ersatt det tidigare NEDC i Europa. Det nya förfarandet tillämpas på samtliga modellserier som vi erbjuder i Europa. Vi kan visa konsumenter och återförsäljare NEDC- och WLTP-uppgifter för enskilda bilar redan under konfigurationen, så att varje konfigurationssteg koldioxidpåverkan framgår. Genom att göra det kan vi presentera koldioxidpåverkan i varje konfigurationssteg. Volvo Cars var den första biltillverkaren som angav WLTP-uppgifter för hela sortimentet till sina konsumenter i EU. 2019 var WLTP-genomsnittet för EU-fordonsflottans koldioxidutsläpp 157 g/km, läs mer i avsnittet Hållbarhetsresultat på sidan 140.

Cirkulär ekonomi
Vi förstår värdet av en cirkulär ekonomi för att minska avfallsmängden och använda produkter och material längre. Därför strävar vi efter att göra Volvo Cars erbjudande mer cirkulärt. Detta är ett fokusområde framöver och ett av våra sätt att minska miljöavtrycket från våra fordon. Vi ska bland annat använda hållbara material i våra fordon i ännu större utsträckning samt hantera elfordonens bilbatterier efter deras första liv. När det gäller återvinningsbart material utformar vi våra bilar så att 95 procent av materialet kan tas tillvara, och antingen återanvändas eller återvinnas.

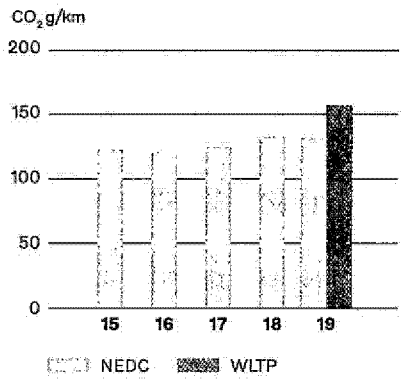
Livscykelprestanda för våra produkter
Vi har en lång historia av miljöanalyser ur ett helhetsperspektiv och har intensifierat arbetet de senaste åren. Vi gör förenklade Life Cycle Assessments (LCA) på alla våra modeller och utvecklar och förbättrar hela tiden våra beräkningsmetoder. Dessutom deltar vi i ett antal forskningsprojekt och -nätverk.

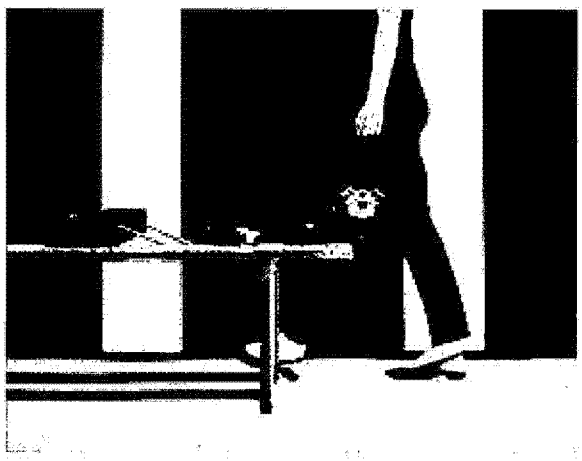
I oktober meddelade vi att vi ska redovisa det genomsnittliga koldioxidavtrycket för varje ny modells livscykel med början från XC40 Recharge.

Återvinning av plast
2018 presenterade vi vår Recycled Plastics Vision: Till 2025 ska minst 25 procent av all plast i nya Volvobilar tillverkas av återvunna material. Detta ska uppnås genom ett nära samarbete med leverantörer och återvinningsindustrin, samt medverkan i forskningsprojekt och -nätverk. Vår vision är att hjälpa till att öka tillgången på återvunnen plast i bilindustrin, och vi arbetar på ett effektivt sätt att mäta och följa upp våra framsteg. För att visa att visionen är genomförbar presenterade vi en demoversion av XC60 T8 laddhybrid med mer än 170 komponenter tillverkade i återvunnet material. Vår vision berömdes som föredömlig av FN:s miljöprogram, särskilt när det gäller att minska produktionen av primärplast och plastföroreningar.

Återvinning av stål och aluminium
Material i våra bilar som har stort miljöavtryck är stål och aluminium. Därför har vi i år intensifierat vårt arbete med att minimera de negativa effekterna. Det inkluderar både att öka andelen återvunnet material och att minska miljöavtrycket av tillverkningsprocesserna för dessa material. För aluminium spelar användning av förnybar energi i aluminiumsmältverk en mycket stor roll för att minska koldioxidavtrycket. För stål kan miljöavtrycket minskas på flera sätt, bland annat genom reduktion med vätgas, kolbindning eller användning av ljusbågsugnar drivna med förnybar energi. Vi har inlett dialoger med leverantörer för att förstå hur de avser att göra sin metallproduktion koldioxidneutral.

KOLDIOXIDUTSLÄPP – GENOMSNITT FÖR VOLVO CARS FORDONSFLOTTA I EU –



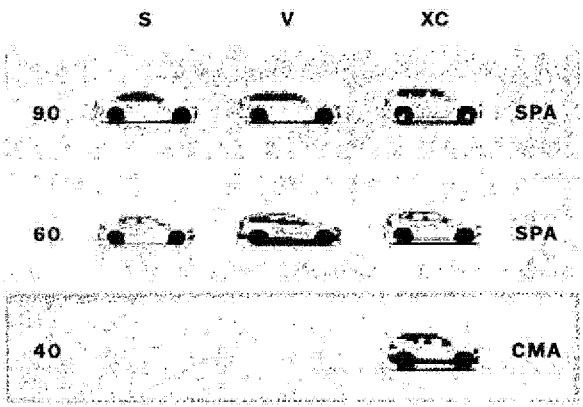


Våra plattformar – grunden för förnyelse och tillväxt
Vår produktförnyelse- och tillväxtstrategi bygger helt på elektrifiering och vilar på utvecklingen av våra plattformar Scalable Product Architecture (SPA) och Compact Modular Architecture (CMA). Teknik som delas mellan SPA och CMA är bland annat drivlinor och infotainment-, klimat- och säkerhetssystem.

Scaleable Platform Architecture
SPA är en hörnsten i Volvo Cars produktstrategi. Plattformen introducerades med XC90 under 2015. SPA är ytterst flexibel och medger vidareutveckling av tekniska detaljer som körbarhet, elektrifiering, säkerhet, uppkoppling och kupé. Dessutom underlättar SPA den vertikala integreringen och ger därför skalfördelar för vår produktutveckling, eftersom ett stort antal modellserier inklusive 60- och 90-serierna, drivlinor, elsystem och teknologier av varierande komplexitet kan monteras på samma arkitektur.

Compact Modular Architecture
CMA-plattformen utvecklades i samarbete med CEVT och Geely Automotive. Den första bilen på plattformen, XC40, lanserades 2017.

Våra drivlinor – elektrifiering i centrum
De kompakta, modulära motorerna kan kombineras effektivt för att skapa hybrid- och mildhybriddrivlinor. Vår drivlinefamilj består av fyrcylindriga Drive E-drivlinor, och vi har också introducerat en trecylindrig variant. Även om Volvo Cars satsar helhjärtat på elektrifiering kommer vi att fortsätta erbjuda förbränningsmotorer under den närmaste framtiden. Vi slutar dock att utveckla nya generationer dieselmotorer – nya S60, som lanserades 2018, var vår första modell utan dieselalternativ.



Elbilar
Den första helt elektriska Volvon, XC40 Recharge, lanserades 2019 och kommer ut på marknaden 2020. Denna fyrhjulsdrivna bil har en räckvidd på över 400 km på en enda laddning (enligt Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure – WLTP) och en effekt på 408 hk. Snabbladdningssystemet laddar batteriet till 80 procent av full kapacitet på 40 minuter. Dessutom har Polestar 2, det första helt elektriska fordonet baserat på gemensam teknik från Polestar och Volvo Cars, lanserats. Tidpunkterna för utrullningarna är oviss på grund av Covid-19-situationen.

Målet att 50 procent av den globala försäljningen ska utgöras av helt elektriska bilar till 2025 är prioriterat, och skulle resultera i 50 procent lägre koldioxidutsläpp per bil (i genomsnitt) mellan 2018 och 2025.

Laddhybrider
Från 2019 erbjuder vi hybridalternativ till alla våra modeller. I lösningen med två motorer har högvoltsbatteriet monterats i kardantunneln för högsta säkerhet, vilket tack vare bättre viktfördelning ökar körglädjen. På årsbasis ökade försäljningen av laddhybrider i förhållande till den totala bilförsäljningen, se Hållbarhetsresultat på sidan 140.

Mildhybrider
En rad mildhybrider introducerades under året bestående av diesel- och bensinvarianter av XC90- och XC60-modellerna. De erbjuder konsumenterna ett avancerat bromssystem som tillvaratar rörelseenergi och sammankopplas med befintliga förbränningsmotorer för att skapa en ny integrerad elektrifierad drivlina under det nya märket "B". Den nya drivlinan minskar bränsleförbrukningen och utsläppen med upp till 15 procent under faktiska körförhållanden. Det nya brake-by-wire-systemet samverkar med energiåtervinningssystemet för att minska bränsleförbrukningen och utsläppen genom att återvinna rörelseenergi vid inbromsning.

Satsningar på infrastruktur
Ett skifte mot helt elektriska bilar är på gång, i takt med att batteritekniken förbättras och kostnaderna sjunker. Men infrastrukturen har fortfarande sina begränsningar. Vi anser att världens fordonsindustri bör eftersträva en standardiserad laddinfrastruktur för elbilar. För att stödja detta anslöt vi oss till Charging Interface Initiative (CII), ett konsortium av intressenter grundat för att utveckla en standard för ett kombinerat laddsystem för batteridrivna fordon. CII sammanställer för närvarande krav för utvecklingen av laddstandarder och en certifiering som ska användas av biltillverkare i hela världen.

PRODUKTSKAPANDE:**PRODUKTER**

Vår produktportfölj

Volvo Cars designar, utvecklar, tillverkar och säljer ett sortiment av premiumbilar och är erkänt för design, säkerhet och teknologisk innovation. Vi grupperar våra modeller efter modellserie, 40, 60 och 90, samt efter karosstyp, Sedan (S), Herrgårdsvagn (V) och SUV (XC)). Dessutom erbjuder vi varianter som R-Design, Inscription, Cross Country och Excellence för vissa modeller för att tillgodose konsumenters krav på körupplevelse, komfort och design.

FÖRSÄLJNINGSÖKNING, ELEKTRIFIERADE BILAR

23 %

Under 2019 sålde Volvo Cars 45 933 (37 386) elektrifierade bilar



Volvo Cars mål är att samtliga 3TG-smältverk ska vara RMI-godkända vid slutet av år 2020. Hittills har omkring 130 leverantörer rapporterat 3TG-innehåll i produktionsmaterial levererat till Volvo Cars. Vi inledde 2017 en kartläggning i samarbete med våra leverantörer där vi tog reda på hur många smältverk leverantörerna hade i sina leveranskedjor, och vilka leverantörer som var upptagna i RMI:s förteckning över godkända smältverk. Vid utgången av 2019 hade 71,0 procent av smältverken klarat kravet, vilket ligger in linje med vårt mål för året.

Under året har Volvo Cars undertecknat långsiktiga avtal med de ledande batteritillverkarna CATL och LG Chem för att säkerställa global tillgång till litiumjonbatterier under det kommande decenniet för nästa generations Volvo- och Polestar-modeller. Avtalen omfattar tillgång till batterimoduler för alla bilmodeller på den kommande respektive befintliga fordonsplattformen SPA2 respektive CMA. Avtalen utgör ett stort steg mot att förverkliga vår elektrifieringsstrategi, som är avgörande för att vi ska kunna tillhandahålla hållbar mobilitet.

Dessutom är Volvo Cars den första biltillverkare som implementerar global spårbarhet för batterikobolt genom tillämpning av blockkedjeteknik. Teknikföretagen Circulor och Oracle hanterar blockkedjetekniken i CATL:s och LG Chems leveranskedja. Vi är också medlemmar i RSBN (Responsible Sourcing Blockchain Network). Tillsammans med RCS Global och Better Mining, två företag specialiserade på ansvarsfulla inköp, medverkar vi också i övervakning av aktiviteter på plats för att värna de mänskliga rättigheterna i hantverksmässig och småskalig gruvdrift.

Hållbarhetsintegration i leveranskedjehantering

Hållbarhet i VQE

Sedan 2012 har Volvo Cars använt Volvo Cars Quality Excellence-processen (VQE) för att övervaka leverantörernas prestationer i förhållande till våra krav och förväntningar, såsom leveransprestationer och kvalitet. Ett pris delas ut till leverantörer som är framgångsrika inom alla utvärderade områden som avser kvalitet, tillverkning och leveransprestationer. 2018 blev hållbarhet ett nytt inslag i VQE-utvärderingen, och vi anlitar således endast leverantörer som uppvisar bra hållbarhetsresultat. Hållbarhetskomponenten i VQE bygger på SAQ, med ett betygssystem som är unikt för Volvo Cars.

Supplier Sustainability Dialogue

Volvo Cars årliga Supplier Sustainability Dialogue samlar hundratals av våra leverantörer för att diskutera hur vi tillsammans kan göra vår bransch mer hållbar. Årets tema var klimatförändringarna. Materialproduktionen släpper ut mycket koldioxid och varje del av leveranskedjan måste titta på sin resurseffektivitet för att minska sin miljöpåverkan. Andra punkter på dagordningen var klagomålshantering, konfliktmineraler och FN:s globala mål för hållbar utveckling (SDG).

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

25 % minskning av utsläppen i leveranskedjan

Vi strävar efter att minska utsläppen i leveranskedjan med 25 procent per bil 2018–2025, inklusive övergången till eldrift och tillverkningen av batterier. Det ska vi uppnå genom att öka användningen av återvunna material i våra bilar, skapa slutna materialflöden, minska utsläppen från material samt minska utsläppen hos våra leverantörer. Vårt mål är att första nivåns leverantörer ska använda 100 procent förnybar energi år 2025.



FN:s handlingsplattform för anständiga arbetsvillkor i leveranskedjor

Volvo Cars är LEAD-medlem av FN:s Global Compact. Under året arbetade vi aktivt med FN:s Global Compacts handlingsplattform för anständiga arbetsvillkor i leveranskedjor. Plattformen samlar företag kring åtgärder som förbättrar arbetsvillkoren i leveranskedjan. Det görs genom att dela kunskap och vidta gemensamma åtgärder samt genom företagsledd opinionsbildning. Som ett led i detta arbete har Volvo Cars åtagit sig att starta ett Supplier Engagement Forum. Under 2019 inbjöds ett urval leverantörer till forumet i syfte att utöka insatserna för anständiga arbetsvillkor i våra leveranskedjor. Vi vill lära, dela erfarenheter och samarbeta för att fortsätta stödja FN:s globala mål för hållbar utveckling.

20200707577338

Revision av leverantörers hållbarhet

Syftet med Volvo Cars program för hållbarhetsrevision är att göra heltäckande utvärderingar på plats av leverantörernas hållbarhetsresultat som baseras på uppförandekoden för affärspartners. De flesta revisioner genomförs av en ackrediterad oberoende revisor, men vi har också egen personal med kompetens att göra leverantörsrevisioner. Under 2019 genomfördes revisioner hos 33 leverantörer, som prioriterats bland leverantörer med hög risknivå eller av andra kommersiella skäl. Sedan 2015 har 127 hållbarhetsrevisioner genomförts bland våra leverantörer på den första nivån och deras underleverantörer. Per 2019 har vi adresserat cirka 79 procent av de förbättringspunkter som identifierades i vårt revisionsprogram. När det gäller resterande punkter arbetar vi vidare med förbättringar i nära samarbete med våra leverantörer.

Under 2019 har vi även fokuserat på arbetsvillkoren hos våra logistikleverantörer i Europa. Med avstamp i uppförandekoden för affärspartner gjorde vi oanmälda intervjuer med leverantörer på väg in till vissa av våra europeiska tillverkningsanläggningar för att få bättre inblick i förarnas arbetsvillkor och säkerställa att reglerna efterlevdes. Mot bakgrund av vad som framkom i intervjuerna har vi gjort en översyn av krav, anvisningar och skyltar som ska följas av dem som kör in på våra tillverkningsanläggningar. Vi avser att förbättra samarbetet inom detta område för att utöka insatserna.

Leverans av mineraler och metaller

Volvo Cars satsar helhjärtat på ansvarsfulla inköp av metaller och mineraler, inklusive kobolt, inom vår leveranskedja. Vi arbetar hårt för att se till att vi endast använder mineraler och metaller där utvinning, bearbetning, handel och transport vare sig direkt eller indirekt har resulterat i människorättskränkningar eller allvarliga miljöskador, eller har finansierat konflikter. Inom ramen för denna satsning stöder vi fullt ut OECD:s Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas. I detta sammanhang arbetar vi med våra leverantörer och underleverantörer för att säkra full insyn och spårbarhet i vår leveranskedja för kobolt och 3TG. Alla våra leverantörer förväntas följa vår uppförandekod för affärspartner som innebär att de mänskliga rättigheterna, inklusive arbetares rättigheter, ska respekteras.

Vi har publicerat ett uttalande om metaller och mineraler på vår webbplats. Vi använder oss av mallen Conflict Mineral Reporting Template (CMRT) i den amerikanska Dodd-Franklagen för att samla in uppgifter om hantering av smältverk, raffinaderier och andra enheter i vår leveranskedja. Som medlem i Responsible Mineral Initiative (RMI) har vi tillgång till ytterligare uppgifter – framför allt revisionsstatus – om ett stort antal smältverk tidigare i leveranskedjan. Alla smältverk och raffinaderier måste genomgå revisioner som fastställer och validerar att de respekterar de mänskliga rättigheterna och följer OECD:s riktlinjer. Den samlade informationen från RMI och CMRT utgör vår due diligence-process för konfliktmineraler. Vi identifierar potentiella avvikelser och följer upp åtgärdsplaner som ska minska problemen.

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

Cirkulär ekonomi

Under 2019 byggde vi upp ett slutet system tillsammans med en av våra aluminiumleverantörer. Restmetall från produktionen i vår anläggning i Olofström returneras till leverantören, som i sin tur återanvänder materialet när nya aluminiumplåtar tillverkas för Volvo Cars. Vi undersöker även ett liknande system för andra material, däribland stål. Dessutom har krav på materialåtervinning lagts till i inköpsprocessen för både produktrelaterade komponenter och förpackningar.



En ansvarsfull leveranskedja

Hållbarhetskrav för leverantörer

Hållbarhetskrav är en integrerad del av våra leverantörsavtal. Volvo Cars uppförandekod för affärspartner anger våra grundläggande förväntningar på deras hållbarhetsresultat, inom områden som regelefterlevnad, mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, miljöhänsyn och affärsintegritet. Dessutom görs due diligence-granskningar avseende efterlevnad av samtliga leverantörer innan avtal ingås, samt löpande därefter. Syftet är att identifiera och reducera de legala riskerna från sådant som korruption, handelssanktioner, penningtvätt och människorättskränkningar. Leverantörerna måste uppfylla kraven och införa ledningssystem på alla områden, vilket även innebär att se till att anställda och underleverantörer följer principerna. Våra avtal innefattar även ett antal andra hållbarhetskrav, såsom att ha ett certifierat ledningssystem för kvalitet och miljö (ISO9001, IATF16949 och ISO14001), att inrapportera vilka material som används i komponenter till fordonsindustrins International Material Data System (IMDS), att hantera problem proaktivt och att öka effektiviteten.

Riskmedvetenhet avseende hållbarhet inom leveranskedjan

Vi vill säkerställa medvetenhet om potentiella risker och prioritera leverantörer utifrån hur hållbara de är. Därför analyserar vi dem med hjälp av ett riskbedömningsverktyg som utvecklats av Responsible Business Alliance – en branschorganisation som verkar för att företag ska hantera sina globala leveranskedjor på ett socialt ansvarsfullt sätt.

För leverantörer där riskbedömningsverktyget indikerar hög risknivå initierar vi hållbarhetsrevisioner på plats och andra aktiviteter. Under 2019 ingick 4 434 leverantörsanläggningar i riskbedömningen, vilket motsvarar 100 procent av de aktiva anläggningarna som levererade fordonsdelar och komponenter till Volvo Cars vid tiden för utvärderingen, och som tillhörde de aktiva leverantörerna på första nivån och deras underleverantörer.

Bedömning av leverantörers hållbarhet

Vi ska säkerställa att människorna som tillverkar våra produkter och komponenter eller tillhandahåller tjänster bemöts med värdighet och respekt. Samsyn med våra leverantörer kring dessa principer är A och O. Volvo Cars gör hållbarhetsbedömningar för att kontrollera att regelverket följs samt identifiera områden för förbättring som kan göra verksamheten i hela leveranskedjan mer hållbar.

VOLVO CARS HÖJDPUNKTER

Vi anlitar bara ansvarsfulla leverantörer

Volvo Cars ska vara en erkänd ledare inom ansvarsfull affärsverksamhet. Som global premiumleverantör av mobilitetslösningar kan vi göra mycket gott för planeten genom att välja ut, samarbeta med och styra vår leveranskedja i riktning mot vår hållbarhetsstrategi. I den typ av litiumjonbatterier som vi använder ingår bland annat kobolt, koppar, litium och glimmer. Tillverkningen kan ha en avsevärd negativ samhälls- och miljöpåverkan. Vi inser detta och arbetar proaktivt tillsammans med våra leverantörer, så att våra konsumenter ska kunna känna sig trygga med att Volvo Cars inköp bedrivs ansvarsfullt, öppet och med respekt för planeten och för människan.

2019 meddelade Volvo Cars att man avsåg att använda blockkedjeteknik för att göra leveranskedjan för kobolt helt spårbar, ända fram till den enskilda gruvan.

Frågeformulär för självutvärdering av hållbarhet

Self-Assessment Questionnaire (SAQ) för CSR/Hållbarhet har utvecklats i samarbete med fordonsindustrin som en del av samarbetsinitiativet Drive Sustainability. Frågeformuläret omfattar hållbarhetsområden som affärsetik, mänskliga rättigheter, miljöledning och ansvarsfulla inköp. Alla svar valideras av en extern bedömare. Baserat på SAQ-utvärderingen kan leverantören få rekommendationer om förbättringar. Alla våra leverantörer måste fylla i SAQ på begäran, och SAQ är sedan 2019 en obligatorisk del av inköpsprocessen för alla leverantörer som levererar produktionsmaterial. Under redovisningsåret hade 754 leverantörsanläggningar fyllt i SAQ. Alla anläggningar som levererar produktionsmaterial har inbjudits och hittills har 88,0 procent skickat in en ifylld SAQ.

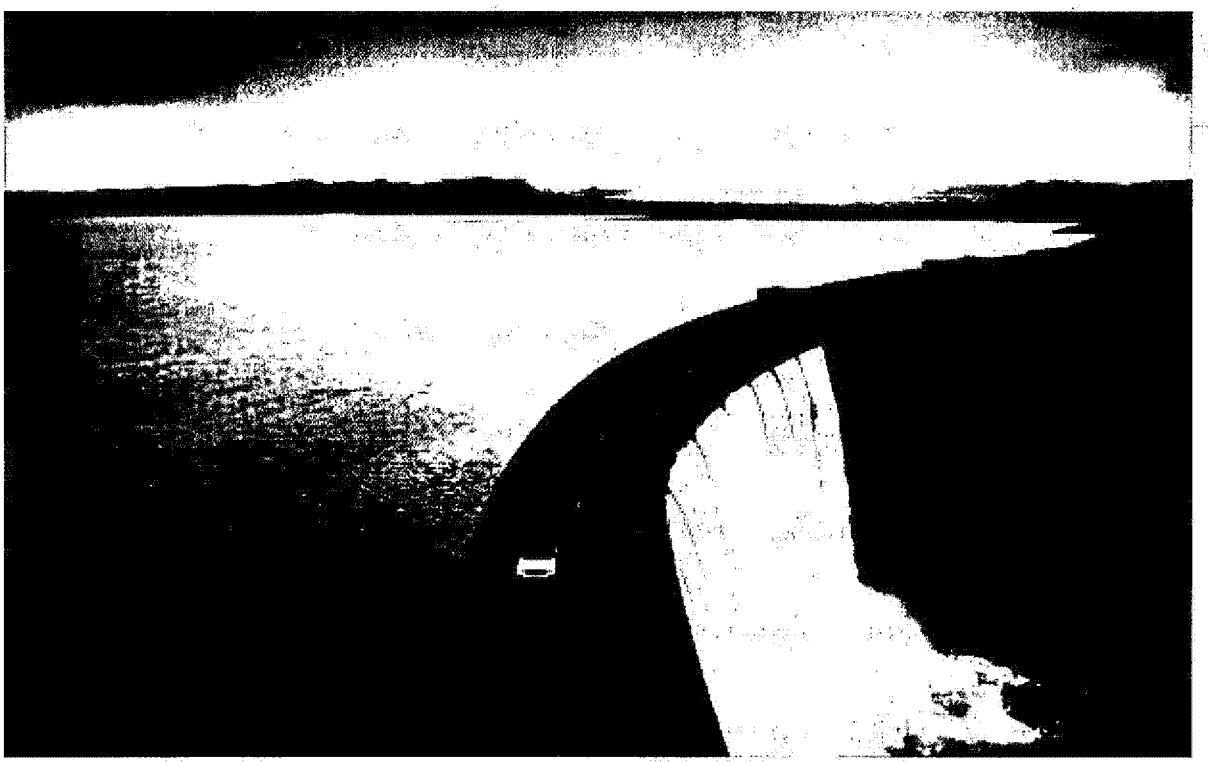
PRODUKTSKAPANDE: **INKÖP**

Så bygger vi hållbara leveranskedjor

Vi bygger upp konkurrenskraftiga, flexibla och hållbara leveranskedjor i hela världen för att driva Volvo Cars till att bli en global mobilitetsleverantör. Våra partners måste vara konkurrenskraftiga i all avseenden, inte minst ur hållbarhetsperspektiv stå sig i konkurrensen. De nyss utvalda batterileverantörerna har förstått att vi har aggressiva hållbarhetsambitioner och att transparens och spårbarhet gällande koboltkällorna är en förutsättning för att få göra affärer med oss. Vi kommer att fortsätta verka för att våra leverantörer maximerar social påverkan och minimerar miljömässig inverkan under hela leveranskedjan.

ÅTGÄRDADE FÖRBÄTTRINGSMÖJLIGHETER I HÅLLBARHETSREVISIONER AV LEVERANTÖRER

79 %





AUTONOM KÖRNING

Vi är väl positionerade inom området AD-utveckling. För en framgångsrik lansering av AD-funktioner på marknaden är det avgörande att konsumenten litar obetingat på sin bil. Vi betraktar vår ledande ställning inom säkerhet som en avgörande faktor för att vi ska bli konsumenternas naturliga val. 1959 uppfann vi trepunktsbältet. Under närmare 60 år har våra innovationer inom säkerhet varit branschledande och räddat många liv. Vi fortsätter traditionen med utvecklingen av vår AD-teknik, en av de viktigaste byggstenarna när vi tar fram innovativa säkerhetslösningar.

I enlighet med vår strategi att vidareutveckla AD-tekniken strävar vi efter att vara den partner som alla vill samarbeta med. Vi inriktar oss på maskinvara och mjukvara.

Maskinvara
Vi samarbetar med Uber för att utveckla nya basfordon med redundanta system för den senaste tekniken inom autonom körning. Basfordonen tillverkas av oss och köps sedan av Uber. Vi räknar med att detta förbättrar skalfördelarna på SPA-plattformen och positionerar oss som en världsledande hårdvaruleverantör inom autonom körning. I år kom ett viktigt bevis för att vårt strategiska samarbete ger utdelning: Vi kunde presentera en gemensamt utvecklad produktionsbil i form av en Volvo XC90 försedd med Ubers system för autonom körning.

Mjukvara
Tillsammans med Veoneer har vi startat ett samägt företag, Zenuity, som utvecklar nästa generations AD-mjukvara. Zenuity strävar efter att bli världsledande inom utveckling av AD-mjukvara, vilket underlättar en snabbare introduktion av ny teknik i våra bilar. I år lanserades exempelvis vår första helt elektriska bil, XC40 Recharge, utrustad med en ny ADAS-sensorplattform (Advanced Driver Assistance Systems) där Zenuity utvecklat mjukvaran. Mer konkret är plattformen ett modernt, skalbart, aktivt säkerhetssystem bestående av olika radarsystem, kameror och ultraljudssensorer. Tack vare att plattformen är skalbar kan den enkelt vidareutvecklas och ligga till grund för en framtida introduktion av AD-tekniken.

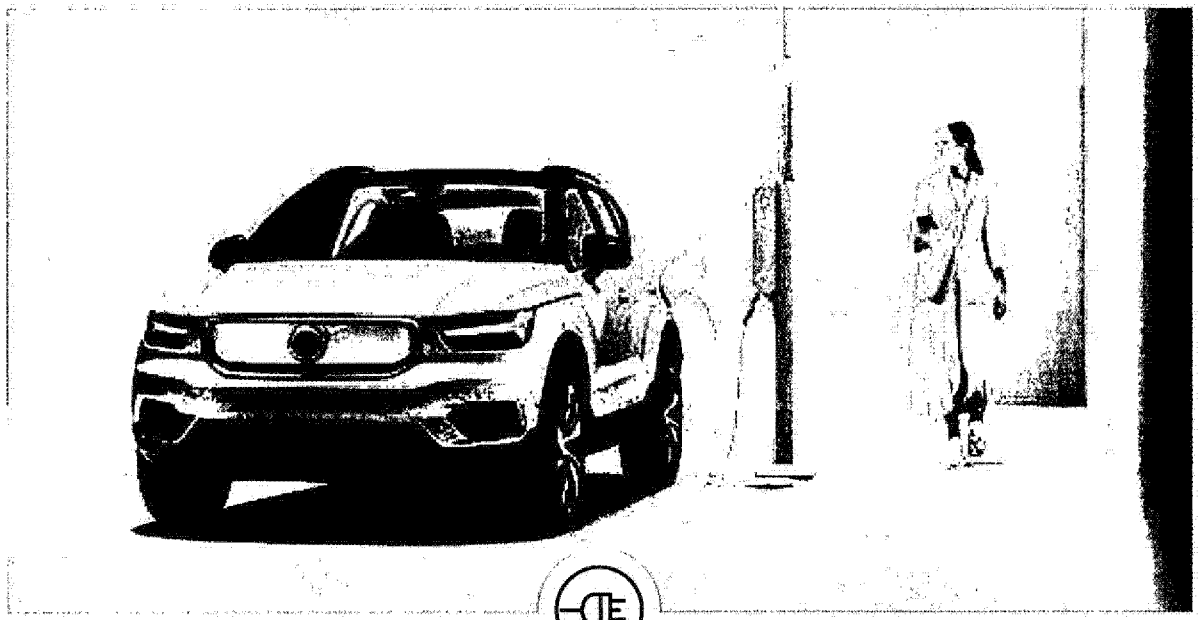
UPPKOPPLING

Vi är väl förberedda för att tillgodose konsumenternas efterfrågan på uppkopplingsrelaterade tjänster. Från och med helt elektriska XC40 Recharge har Volvo Cars tänkt om infotainment från grunden. Nästa generations infotainmenterbjudande är Androidbaserat, möjliggör ännu större individanpassning, är mer intuitivt att använda och innehåller nya, inbäddade teknologier och tjänster från Google. Som första kommersiella aktör kan Volvo Cars tillsammans med Google erbjuda ett integrerat, Androidbaserat infotainmentsystem med inbyggd Google Assistant, Google Maps och Google Play Store. De båda företagen har varit utvecklingspartner de senaste åren. Det nya systemet erbjuder full integration av Googles Android Automotive OS, en Android-plattform byggd på öppen källkod, med realtidsuppdateringar av tjänster såsom Google Maps, Google Assistant och bilappar som skapas av utvecklare i hela världen. För den kinesiska marknaden arbetar Volvo Cars med teknologiföretaget Huawei inom området uppkopplade tjänster för nya Volvobilar.

PRODUKTSKAPANDE: **FRAMTIDA MOBILITET**

Vi formar framtidens mobilitet

Vi ska fortsätta att utveckla och investera inom elektrifiering, autonom körning (AD) och uppkoppling. Vi har en stark ställning inom säkerhet, djupgående teknisk kompetens och innovativ förmåga. Dessutom är vi en pionjär inom samarbeten. Det gör oss väl rustade för att tillgodose nuvarande och framtida konsumentbehov.



ELEKTRIFIERING

Vi är helt övertygade om att elektrifiering är kärnan i vår framtida verksamhet. Vi har gjort ett branschledande åtagande som innebär att alla nya Volvomodeller från och med 2019 lanseras med eldrift. Detta bygger upp en portfölj av elektrifierade bilar som omfattar hela modellprogrammet och består av helt eldrivna bilar, laddhybrider och mildhybrider.

Den första helt elektriska Volvon, XC40 Recharge, presenterades 2019 och kommer ut på marknaden 2020. Dock är tidpunkten för utrullning oviss på grund av Covid-19-situationen. Från 2019 erbjuder vi hybridalternativ i alla våra modeller och vi kommer att lansera en helt elektrisk modell om året de kommande fem åren. En rad mildhybrider introducerades under året bestående av diesel- och bensinvarianter av XC90- och XC60-modellerna. Dessutom har Polestar 2, det första helt elektriska fordonet baserat på teknik från Polestar och Volvo Cars, lanserats. Dock är tidpunkten för utrullning oviss på grund av Covid-19-situationen.

För oss är ekosystemet för elektrifiering en integrerad del av vår elektrifieringsstrategi, som behövs för att vi ska kunna uppfylla kraven på koldioxidutsläpp i vår fordonsflotta och vårt åtagande avseende Parisavtalet. Men elektrifieringsstrategin handlar om mycket mer än själva fordonet. Den innefattar ett brett ekosystem av tjänster och funktioner som krävs för att göra det så bekvämt som möjligt att äga ett elfordon, och för att stötta konsumenterna när de går över till eldrift. Elektrifiering är ett paradigmskifte. Nya tjänster, kompetensprofiler och förmågor krävs i säljsituationen, under användningsfasen och när fordonet nått slutet på sin livscykel. Ekosystemet ska bestå av följande:

1. Teknisk och kommersiell utbildning som gör att våra medarbetare känner sig trygga med att sälja elfordon och utföra service på dessa
2. En konkurrenskraftig och diversifierad portfölj med digitala tjänster och eftermarknadstjänster avseende elfordon
3. Laddningsmöjligheter hos Volvoåterförsäljare, hemma hos konsumenterna samt på resor
4. Livscykelhantering för batterier – inklusive återanvändning, återställning och återvinning



Så ska vi förverkliga vi vår säkerhetsvision
Genom att använda USA som exempel, och senaste tillgängliga data (2018), från National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), ser vi att omkring 94 procent av alla bilolyckor var orakade av mänskliga faktorer. Volvo Cars säkerhetsvision är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i en ny Volvo. Det återstår ett antal viktiga problemområden där vi behöver komma längre för att förverkliga vår säkerhetsvision. Tre av dessa är:

- Fortkörning – detta är ett stort problem. Data från NHTSA visar att omkring 29 procent av dödsfallen i trafiken i USA orsakades av fortkörning
- Rattfylleri – detta är ett uppenbart problem och är lika svårt att komma tillrätta med som fortkörning. 2018 var detta alltjämt en av de främsta orsakerna till skador och dödsfall i trafiken: enligt NHTSA orsakade rattfylleri omkring 30 procent av dödsfallen
- Distraktion – definieras som allt som tar bort en förares uppmärksamhet från bilkörningen. Under 2017 i USA till exempel, så var alla bilolyckor med dödlig utgång orsakade av distraktion.

Bilteknik och nya möjligheter genom uppkoppling kan minska ovanstående problem, men inte till noll. Därför tar vi nu ett bredare grepp och inkluderar fokus på förarbeteende. Vi tror att detta kommer att öka trafiksäkerheten för alla:

- Beroende på utvecklingen av Covid-19-situationen, kommer vi att leverera på vårt beslut att begränsa maxhastigheten i alla nya Volvobilar till 180 km/tim från 2020. Dessutom levereras Care Key som standard i alla Volvobilar från årsmodell 2021. Köparen kan då ställa in ytterligare hastighetsbegränsningar för olika förare – sig själv, familjemedlemmar eller vänner.
- Inbyggda kameror och andra sensorer övervakar föraren så att bilen kan ingripa om en påverkad eller distraherad förare inte reagerar på varningssignaler och riskerar en olycka som kan leda till en allvarlig skada eller död. I början av 2020-talet blir inbyggd kamera standard i alla modeller som baseras på nästa generation av vår skalbara fordonsplattform SPA2.
- Med branschens första uppkopplade säkerhetssystem Hazard Light Alert och Slippery Road Alert kan Volvobilar kommunicera med varandra och varna andra förare för halka och andra trafikfaror via ett molnbaserat nätverk. Funktionerna introducerades 2016 i 90-serien i Sverige och Norge. Under 2019 rullades de ut till Volvo-ägare i hela Europa. Funktionerna är standard från och med modellår 2020 och kan eftermonteras på vissa äldre modeller.

Delad kunskap gör trafiken säkrare för alla
Under året har 60 års säkerhetsforskning gjorts lättillgänglig i ett centralt digitalt bibliotek som vi uppmanar bilindustrin att använda. Beslutet att dela dessa rön understryker inte bara att vi är ledande inom säkerhet, utan återspeglar även det ansvar som detta medför. Delning handlar inte bara om patent och fysiska produkter, vilket E.V.A.-initiativet (Equal Vehicles for All) som lanserades samtidigt är ett exempel på. Initiativet lyfter även fram ett grundläggande jämställdhetsproblem när det gäller utveckling av bilsäkerhet. Det är ett faktum att kvinnor löper större risk än män för vissa typer av trafikskador, och dessa skillnader kommer inte fram i tillräckligt hög grad när man använder testdockor som representerar "genomsnittsmänniskan". Med utgångspunkt i egen forskning kan vi visa hur säkerhetstekniken kan utvecklas för att skydda alla människor, oavsett kön, längd, kroppsbyggnad och vikt. Våra egna säkerhetsinnovationer exemplifierar konkreta bilsäkerhetsfunktioner som detta kan utmynna i. Dessutom inleder Volvo Cars ett samarbete med andra biltillverkare, tjänsteleverantörer och nationella regeringar i ett banbrytande paneuropeiskt pilotprojekt som går ut på att dela trafiksäkerhetsdata som genereras av bilar och infrastruktur. Vi ska bidra till pilotprojektet genom att tillhandahålla anonymiserade realtidsdata från säkerhetsteknikerna Hazard Light Alert och Slippery Road Alert. Läs mer om dessa tekniker i avsnittet "Så ska vi förverkliga vår säkerhetsvision" ovan. Vi tror att delning av trafikdata i realtid höjer den totala trafiksäkerheten, med större effekt ju fler bilar som är anslutna.

PRODUKTSKAPANDE: **TEKNOLOGI**

Teknik som räddar liv

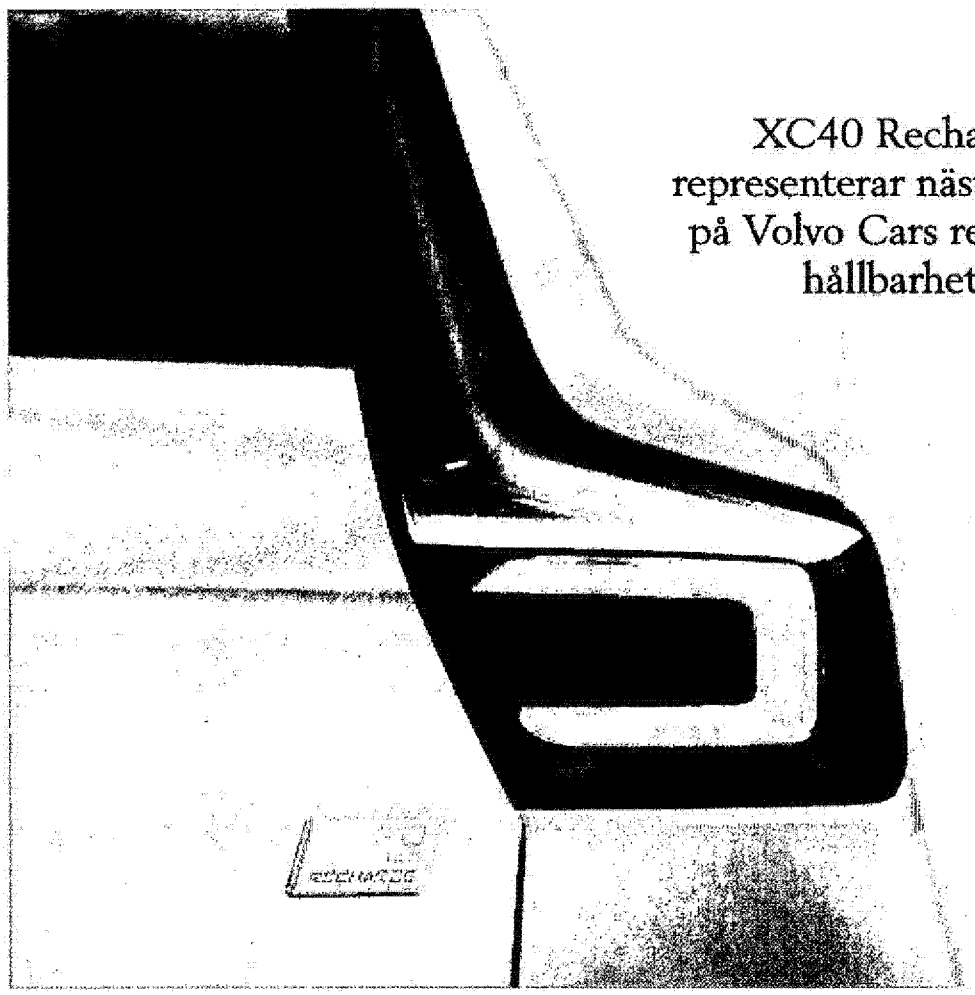
"Bilar körs av människor. Därför måste den grundläggande principen bakom allt vi gör på Volvo vara – och förbli – säkerhet."

ASSAR GABRIELSSON OCH GUSTAF LARSON
VOLVOS GRUNDARE, 1927

Volvo Cars är sedan många år bäst i världen på säkra bilar. Många av våra bilmodeller har fått högsta betyg i Euro NCAP och flera av våra innovationer har blivit branschstandard. Vi har utvecklat och introducerat åtskilliga säkerhetsfunktioner under årens lopp:

- TREPUNKTSBÄLTET
- DEN BAKÅTVÄNDA BILBARNSTOLEN
- INTEGRERAD BARNKUDDE
- SIDOSKYDD
- SKYDD MOT PISKSNÄRTSSKADOR
- CITY SAFETY AUTOMATISK BROMSFUNKTION
- FUNKTION FÖR UPPTÄCKT AV STORA DJUR
- PAKET MED AVÅKNINGSSKYDD





XC40 Recharge representerar nästa etapp på Volvo Cars resa mot hållbarhet.

Konsumenten står i centrum för vårt skapande
Det står helt klart att bilen inte längre kan betraktas isolerat från omvärldsbetingelserna. Nyckeln till framgång under 2020-talet blir sannolikt att skapa en personlig upplevelse som är intuitiv, enhetlig och äkta. Det gäller samtliga fysiska och digitala kontaktpunkter, från konsumentens första kontakt med vårt varumärke till den dagliga interaktionen med någon av våra bilar. För att åstadkomma detta har de team som ansvarar för användarupplevelsen sammanförts med designavdelningen, och fokus ligger på att sätta konsumenten i centrum för allt som vi skapar.

Skandinavisk design förblir vårt signum
Att formen är till för människan är utgångspunkten för skandinavisk design. Nya XC40 Recharge är ett bra exempel på hur vi bygger vidare på denna tradition. Skandinavisk design är minimalistisk, och vi tittade därför på vad vi kunde ta bort eller minska på för att förbättra elverslonen av XC40. När förbränningsmotorn försvann fick i stället ett förvaringsutrymme plats under motorhuven, och eftersom ingen motor behöver kylas valde vi en annan typ av grill. Hos många andra biltillverkare växer sig grillarna allt större, men vi valde ett fräscht uttryck för XC40 Recharge. Resultatet andas produktdesign, snarare än bilindustri. I kupén tillhandahåller operativsystemet en sömlös upplevelse i alla konsumentens digitala enheter – bäst i världen, tycker vi. På så sätt kommer bilen mycket närmare människorna och underlättar deras liv ännu mer varje dag. Genom att erbjuda elektrifiering till en bredare publik i en bil som befäst sin popularitet utgör XC40 Recharge också nästa steg i Volvo Cars strävan efter hållbarhet. Det återstår förstås mycket att göra på området. Därför blir 2020-talet även det årtionde då vi skapar mobilitet som inte bara ansluter intuitivt till våra liv utan även har en så positiv inverkan på planeten som möjligt. Vi får därför tänka om helt och hållet när det gäller hur vi designar och tillverkar våra produkter.

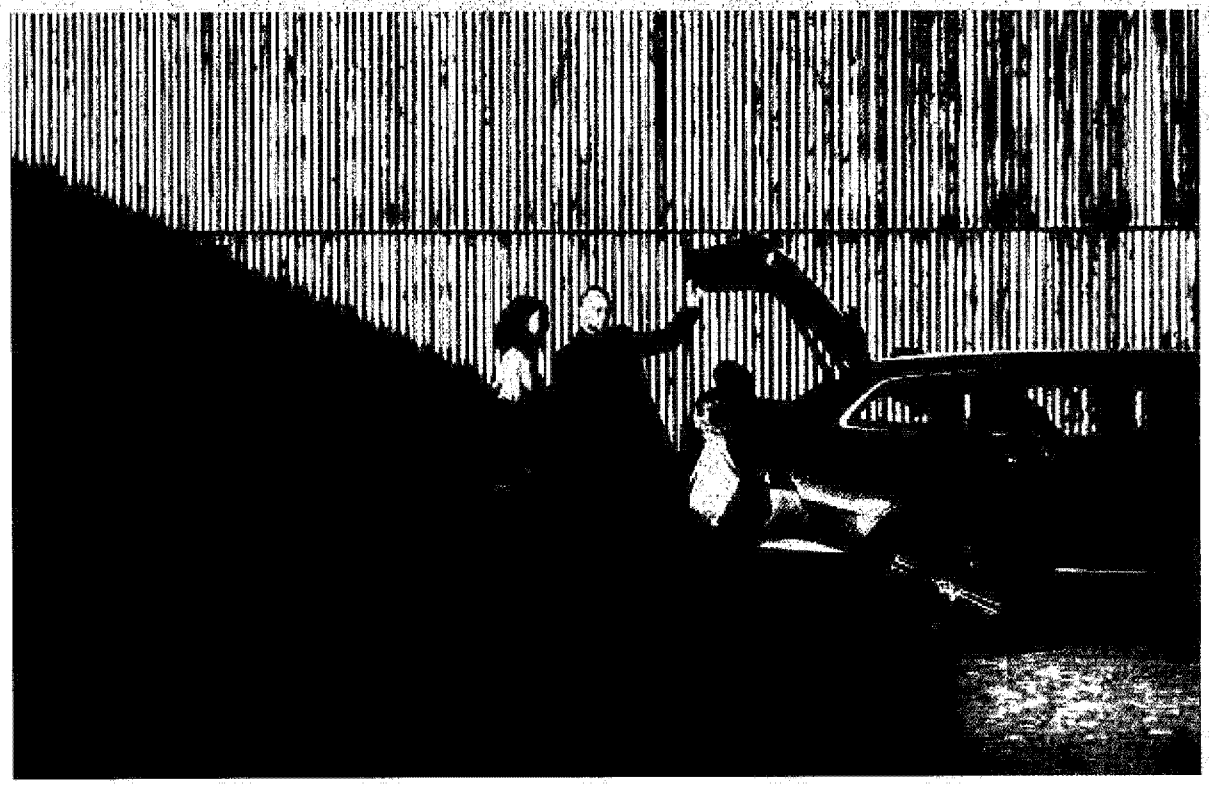
Tillsammans öppnar alla dessa faktorer för en av de viktigaste omdaningsperioderna i Volvo Cars historia.

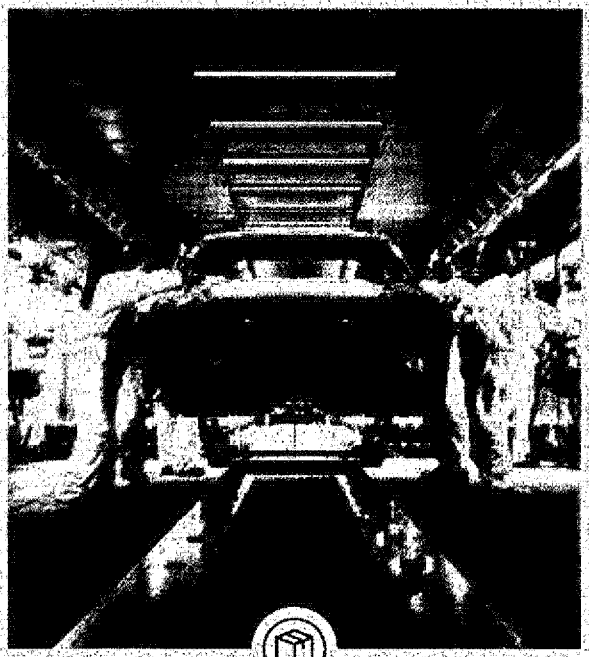
PRODUKTSKAPANDE: **DESIGN**

Vi utvecklar vårt arv

Den ökande digitaliseringen har gett människor helt nya möjligheter att uttrycka sig själva. Bilen har slutat vara den stora framgångs- och statussymbolen. Volvo Cars identifierar sig inte med alltmer uppseendeväckande, aggressiv och extrem design, utan skapar tvärtom produkter som ligger mycket närmare människors värderingar och vardag. Vi tror på att skapa djupare och varaktigare kundrelationer.

> Vi tänker därför om helt och hållet när det gäller vår design och produktion.







TILLVERKNING OCH LOGISTIK

Läs mer på sidan 46

Vi vill optimera vårt fotavtryck avseende tillverkning och logistik, samtidigt som vi noggrant analyserar hur vi kan minska miljöeffekterna av vår globala expansion.

KONSUMENTUPPLEVELSER
PRODUKTER | TJÄNSTER

Läs mer på sidan 50

Människan står i centrum för allt vi gör. Syftet är att förbättra konsumentupplevelsen. Det ska vi göra genom att utveckla innovativa digitala lösningar och nya kommersiella erbjudanden. Utöver att sälja nya och begagnade bilar erbjuder vi även prenumerationstjänster, delad mobilitet och uppkopplade biltjänster.

Medarbetarna är vår styrka. Vår fördomsfria kultur förenar oss och är vår konkurrensfördel. Vi samlas kring mål och åstadkommer enastående resultat. Vår kultur skapar förutsättningarna för vårt engagemang, vår utveckling och våra prestationer. Det är avgörande för att vi ska lyckas och därmed vara en attraktiv arbetsgivare.

Vi bidrar till ett bättre samhälle och slår vakt om människor och miljö genom att skapa samarbeten för hållbar utveckling, samt främja trafiksäkerhet tillsammans med lokala och internationella organisationer.

Så skapar vi hållbart värde och hållbar tillväxt

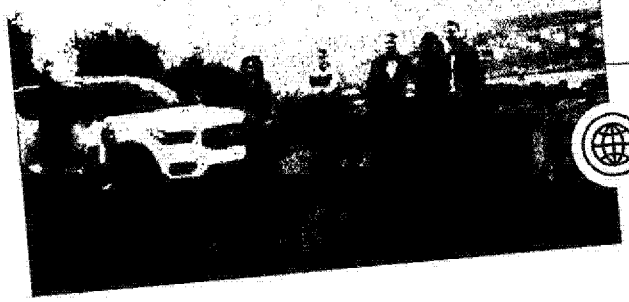


PRODUKTSKAPANDE

DESIGN | TEKNOLOGI | FRAMTIDENS MOBILITET | UPPHANDLING | PRODUKTER

Läs mer på sidan 32

Vi konkurrerar i premiumbilsegmentet och tror på vår design, våra innovationer, produkter och tjänster. Våra produkter bygger på vårt skandinaviska arv. De utvecklas på synnerligen flexibla fordonsplattformar och drivs av egenutvecklad, branschledande motorteknik. Våra innovationer ska förenkla och förbättra tillvaron. Vi är särskilt stolta över våra framsteg inom säkerhet och elektrifiering. Tack vare att vi är en global tillverkare kan vi integrera och optimera vår leveranskedja. Vi arbetar hårt för att konstruera och tillverka bränslesnåla och säkra bilar. Vårt produktsortiment, våra motorprogram och vår elektrifieringsstrategi visar hur viktigt det är för oss att värna miljön.



MÄNNISKOR SOM GÖR SKILLNAD

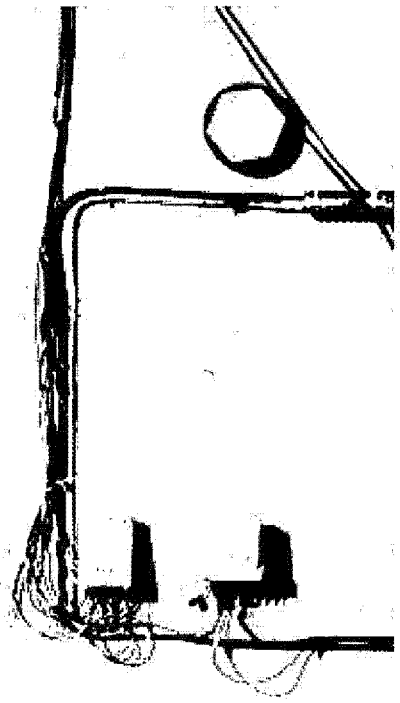
Läs mer på sidan 52

VI BIDRAR TILL ETT BÄTTRE SAMHÄLLE

Läs mer på sidan 58



20200317174744



SKAPAR VI VÄRDE

Vi skapar hållbart värde och hållbar tillväxt genom att investera och utnyttja våra resurser på ett hållbart sätt i hela vår värdekedja, med hänsyn till människor, samhälle och miljön som vi verkar i.



Vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet

Företag som uppträder ansvarsfullt gör det som är moraliskt och etiskt rätt, till gagn för samhället och miljön. Ansvarsfulla verksamheter har ett starkt inflytande inom sin sektor, sin leveranskedja och näringslivet i stort. De åtnjuter större engagemang från sina medarbetare, behåller dem längre, samt är bättre på att attrahera investerare och de bästa talangerna.

En stark företagskultur som fokuserar på etik, ledarskap, jämställdhet (FN:s mål 5 för hållbar utveckling) och anständiga arbetsvillkor (FN:s mål 8) är avgörande för att uppnå detta.

Vi vill vara en erkänd ledare inom ansvarsfull affärsverksamhet. Det ska vi uppnå på följande sätt:

- Genom att bli den arbetsgivare som alla söker sig till. Vi ska arbeta proaktivt för att öka våra medarbetares välbefinnande och bli en av världens mest föräldravänliga arbetsgivare se kapitel Människor sidorna 53–55
- Vi ska stärka den etiska dimensionen av vår kultur och bolagsstyrning ytterligare. Det gör vi genom att se till att våra medarbetare och affärspartner är medvetna om vikten av att bekämpa korruption och oetisk affärspraxis. Vi ska också fokusera på att våra ledare föregår med gott exempel och är förebilder genom att uppträda ansvarsfullt och etiskt se kapitel Människor sidorna 56–57
- Vi ska utveckla samarbeten, även inom hållbar finansiering, och är ett område vi utforskar för att förbättra vår påverkan
- Säkra en ansvarsfull leveranskedja genom att säkerställa att hållbarhetsresultatet har samma vikt som kostnader och kvalitet i inköpsprocessen, samt genom total öppenhet när det gäller leveranser av kobolt och 3TG senast 2020 se kapitel Inköp sidorna 38–41

Strategiska fokusområden och initiativ

För att skapa fokus och implementera strategin har tio strategiska initiativ lanserats:

STRATEGISKA FOKUSOMRÅDEN	STRATEGISKA INITIATIV
KLIMATÅTGÄRDER	1. Minska koldioxidutsläppen i hela värdekedjan 2. Utveckla ekosystem för elektrifiering 3. Förbättra den faktiska energieffektiviteten hos våra bilar
CIRKULÄR EKONOMI	4. Göra material cirkulära och eliminera avfall 5. Bevara komponentvärden över tid 6. Dra nytta av affärsfördelar med cirkularitet
ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET	7. Ta ledningen när det gäller att sätta en ny global personalstandard för branschen 8. Ge hållbarhet samma prioritet som kvalitet och kostnad vid inköp 9. Använda hållbar finansiering 10. Bekämpa korruption och oetisk affärspraxis

20220407074745

CIRKULÄR EKONOMI

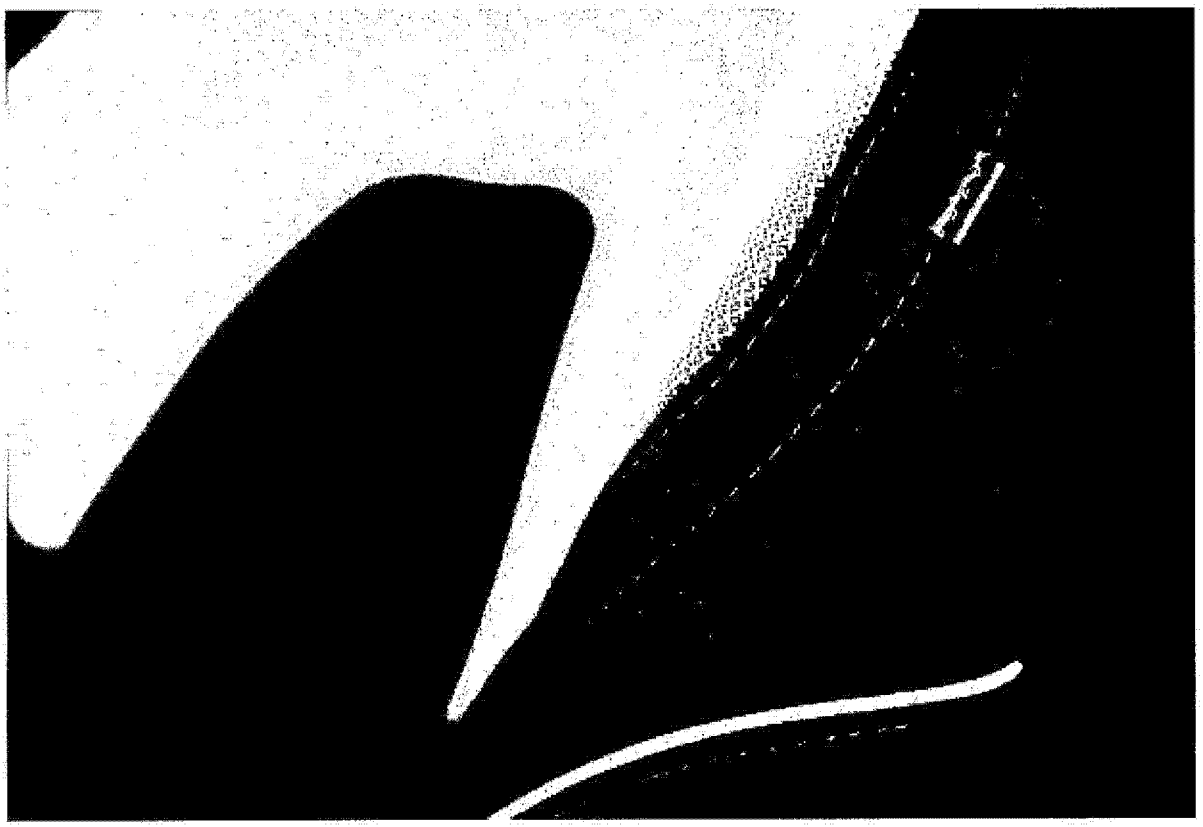
Bli en cirkulär verksamhet till 2040

En cirkulär ekonomi är ett ekonomiskt system som syftar till att hålla produkter, utrustning och komponenter i bruk längre. På så sätt minimeras behovet att producera nya material och produkter, begränsade resurser extraheras och avfall minskas. Vi behöver röra oss bort från en linjär ekonomi och börja tillämpa principerna för en cirkulär ekonomi för att möta våra klimatambitioner, säkra, framtida tillgång på material, samt säkra effektiv råmaterialanvändning och avfallshantering. Det innebär att vi behöver ändra på sättet vi utformar, producerar och använder våra produkter. Vi vill öka lönsamheten genom att sänka kostnaderna och nya intäktsströmmer, samtidigt som vi minskar koldioxidutsläppen på följande sätt:

- Använda 25 procent återvunna och biobaserade material i våra bilar senast 2025, och genom att använda så hållbara källor som möjligt till material som läder och trä, se kapitel Produkter sidan 44
- Öka resursutnyttjandet och generera så lite avfall som möjligt, inklusive att minska avfallet från tillverkningen med 15 procent till 2021 se kapitel Tillverkning och Logistik sidan 49
- Bevara komponentvärden inklusive att återanvända, renovera och återställa delar se kapitel Produkter sidan 45
- Utveckla nya affärsmöjligheter samt optimera den effektiva livscykelanvändningen av våra produkter och komponenter

På resan mot 2040 vägleds vi av två färdplaner:
1. Mot 2025 – uppnå så stora CO_2e-minskningar och kostnadsbesparingar som möjligt för aktuella produkter och tjänster

2. Mot 2040 – omvandlas till en cirkulär verksamhet genom en ny generation produkter, tjänster och processer



Vi ska vara ett klimatneutralt företag senast 2040

Vi förstår vikten och omfattningen av den globala uppvärmningen och dess extrema följder för planeten och samhället. Passagerarfordon står för en stor del av växthusgasutsläppen och som bidragsgivare till klimatförändringarna, inser vi att vi behöver göra mer för skydda vår planet. Det är därför vi sätter miljöåtgärder främst i vår hållbarhetsstrategi.

Vi vill minska utsläppen av växthusgaser i hela företaget och i hela vår värdekedja med målet att bli klimatneutrala senast 2040 i linje med Parisavtalet och FN:s mål 13 för hållbar utveckling. Vi stöder dessutom FN:s mål 11 för hållbar utveckling när vi genomför vår elektrifieringsstrategi och ökar tillgången till hållbara transporter och bättre luft.

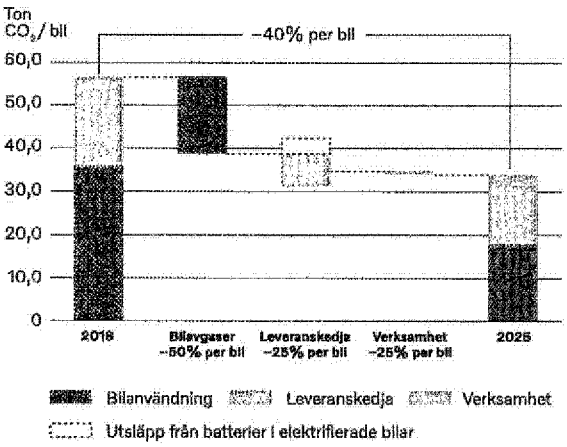
Vi kommer att fokusera på kortsiktiga åtgärder (2018–2025) genom att eftersträva en minskning av växthusgasutsläppen med 40 procent per bil. Vi ska bland annat göra följande minskningar:

- Koldioxidutsläpp: 50 procent, se kapitel Produkter på sidorna 43–44
- Utsläpp i leveranskedjan: 25 procent, se kapitel Inköp på sidan 41
- Driftrelaterade utsläpp (inklusive transporter): 25 procent, se kapitel Tillverkning och logistik sidorna 47–49

Vi avser att redovisa våra livscykelutsläpp offentligt och transparent och verka för att våra mål blir externt validerade. Vi kommer att använda GHG-protokollet (International Greenhouse Gas Protocol) för att mäta och redovisa våra utsläpp. Vi kommer att klimatkompensera för att adressera utsläpp vi inte kan mitigera själva.

2019 uppgick våra totala koldioxidutsläpp till 38,2 miljoner ton. Läs mer i avsnittet Hållbarhetsresultat på sidan 138. De totala koldioxidutsläppen per bil under livscykeln minskade med 3,2 procent till 54,1 ton per bil mellan 2018 och 2019. Minskningen beror på ökad försäljning av hybridmodeller, minskade utsläpp från indirekta inköp och transporter (minskade flygtransporter och ökad användning av tågtransporter), samt minskade metallavfall från våra verksamheter och färre affärsresor.

MÅLSÄTTNINGENS INVERKAN PÅ $_2$ KOLDIOXID-UTSLÄPPEN PER BIL 2018–2025





20200707677745

NÅ HÖGSTA STANDARD INOM HÅLLBARHET

Hållbarhet stärker vårt företag och hjälper oss att växa snabbare

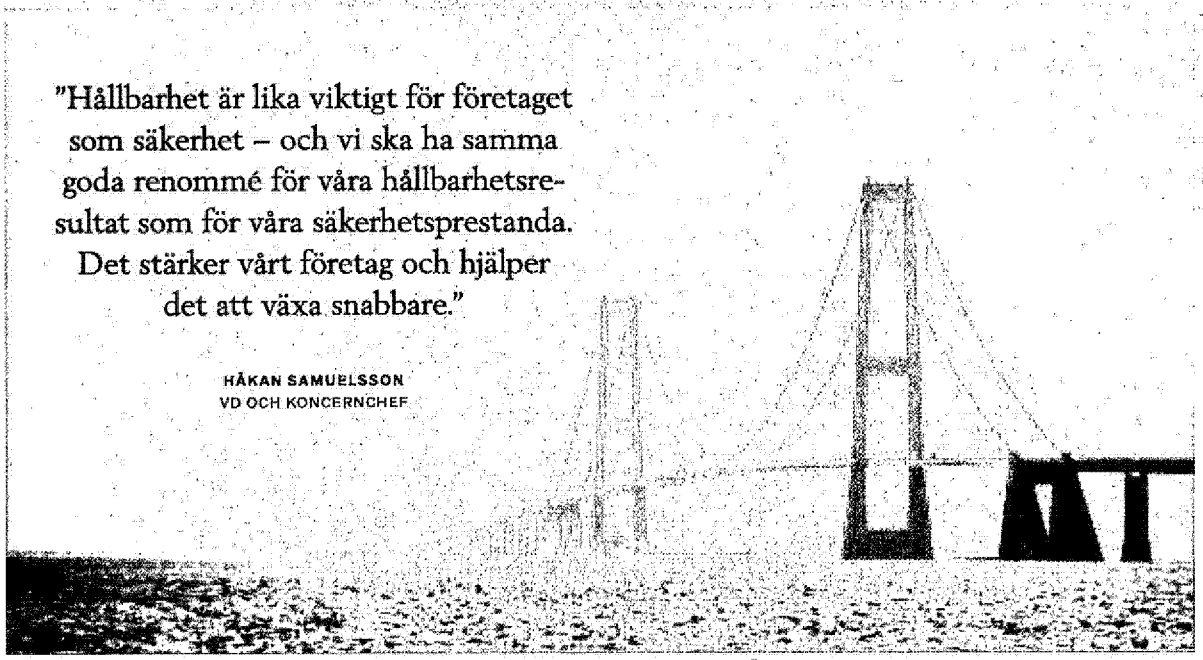
Ett starkt hållbarhetsfokus är och förblir avgörande för vår framgång. Samhälls-, lagstiftnings- och marknadstrender kommer att understryka detta ytterligare under de kommande åren.

Våra nyckelintressenter anser att de viktigaste hållbarhetsämnena för oss är klimatet, elektrifiering, etik, leveranskedjan och cirkulär ekonomi. Allt detta ingår i vår nya hållbarhetsstrategi. Genom att eftersträva klimatneutralitet och en cirkulär ekonomi samt bedriva en ansvarsfull affärsverksamhet slår vi vakt om vår planet, bidrar till ett mer rättvist och jämlikt samhälle och stöder samtidigt en lönsam tillväxt för oss själva.

I samarbete med våra intressenter kan vi öka effekten av våra insatser och ha en global påverkan samtidigt som vi främjar en hållbar utveckling.

"Hållbarhet är lika viktigt för företaget som säkerhet – och vi ska ha samma goda renommé för våra hållbarhetsresultat som för våra säkerhetsprestanda. Det stärker vårt företag och hjälper det att växa snabbare."

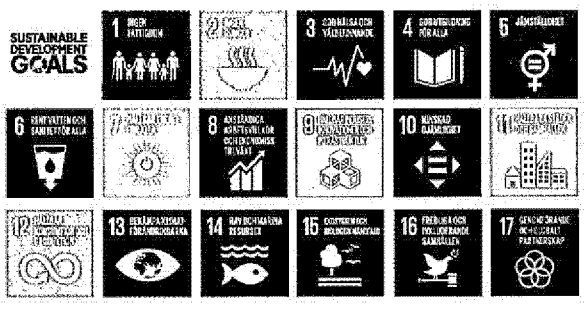
HÅKAN SAMUELSSON
VD OCH KONCERNCHEF



FN:S GLOBALA MÅL FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

FN:s 17 mål för hållbar utveckling antogs av världens stats- och regeringschefer 2015. De ska bidra till att avskaffa alla former av fattigdom, minska ojämlikheten och bekämpa klimatförändringarna. Regeringarna, det civila samhället och näringslivet ska samarbeta för att målen ska nås senast 2030. De globala målen utgör vårt rättesnöre, och vi fokuserar på att arbeta med fem av de 17 målen i vår nya hållbarhetsstrategi.

De SDGer som är elevanta för vår affärsverksamhet är:
5 Gender Equality
8 Decent Work and Economic Growth
11 Sustainable Cities and Communities
12 Responsible Consumption and Production
13 Climate Action



NÅ HÖGSTA STANDARD INOM HÅLLBARHET

Vi är hängivna den högsta hållbarhetsstandarden

Genom att sträva efter klimatneutralitet, en cirkulär ekonomi och en ansvarsfull affärsverksamhet hjälper vi till att skydda planeten och bidrar till ett rättvisare och mer jämlikt samhälle, samtidigt som vi stöder en lönsam tillväxt för oss själva.



KLIMATÅTGÄRDER

VI SKA VARA ETT KLIMATNEUTRALT FÖRETAG TILL 2040

Att minska koldioxidutsläppen har högsta prioritet i vår hållbarhetsstrategi. Genom att elektrifiera våra bilar, arbeta med våra leverantörer och fokusera på vår globala verksamhet strävar vi efter koldioxidneutralitet i linje med Parisavtalet.

CIRKULÄR EKONOMI

VI SKA VARA EN CIRKULÄR VERKSAMHET SENAST 2040

Vi kommer att ta steget till en cirkulär ekonomi genom att designa så att värde bevaras, resursutnyttjandet optimeras och avfallsmängden blir noll. För att bli ett cirkulärt företag ska vi utveckla erbjudanden som optimerar användningen av produkter och komponenter.

ETISK OCH ANSVARSFULL VERKSAMHET

VI SKA VARA EN ERKÄND LEDARE INOM ANSVARSFULL AFFÄRSVERKSAMHET

Vi ska bedriva en ansvarsfull och etisk verksamhet. Vi ska bekämpa korruption överallt där vi bedriver verksamhet. Vi kommer att bli den arbetsgivare som alla söker sig till genom att erbjuda säkra, motiverande och inkluderande arbetsplatser. Vi kommer att ingå samarbeten som ger oss bättre möjlighet att påverka och att främja en hållbar utveckling.

20200325144745

MÄNNISKAN I CENTRUM

Vi är en syftesdriven organisation

SKAPA EN ORGANISATION SOM ÄR REDO FÖR FRAMTIDEN

Tack vare vår djupa förståelse för våra konsumenters behov fortsätter vi att bedriva en framgångsrik global verksamhet. Våra medarbetare har vitt skiftande bakgrunder och en unik förmåga att utveckla mobilitetslösningar och tjänster som gör livet lättare för människor. Vi fortsätter att bana väg för digitalisering och uppkoppling med hjälp av virtuella verktyg, marknadsledande programvaruutveckling och smarta kommunikationslösningar.

VARA ARBETSGIVAREN SOM ALLA SÖKER SIG TILL

Vår kultur förbättrar vårt engagemang, vår utveckling och våra prestationer. Det gör oss mer framgångsrika och till en intressantare arbetsgivare. Medarbetarna är vår största styrka. Grundprincipen är att människan står i centrum. Vår fördomsfria kultur förenar oss och är vår konkurrensfördel. Toppresultat bygger alltid på samarbete.

FOKUSERA PÅ MÄNNISKOR OCH LÅTA DEM BLOMSTRA

- Vi använder alla medarbetares starka sidor
- Vi tillämpar syftesbaserat ledarskap
- Vi samlar människor kring mål
- Vi har produktfokus med ägarskapsansvar
- Vi belönar resultat som skapar värde



Vi skyddar det som är viktigt för dig

Vi erbjuder skandinavisk lyx med de mest avancerade mobilitetsinnovationerna som skyddar dig och dina nära och kära.

FOKUS PÅ VÅRA VÄRDERINGAR

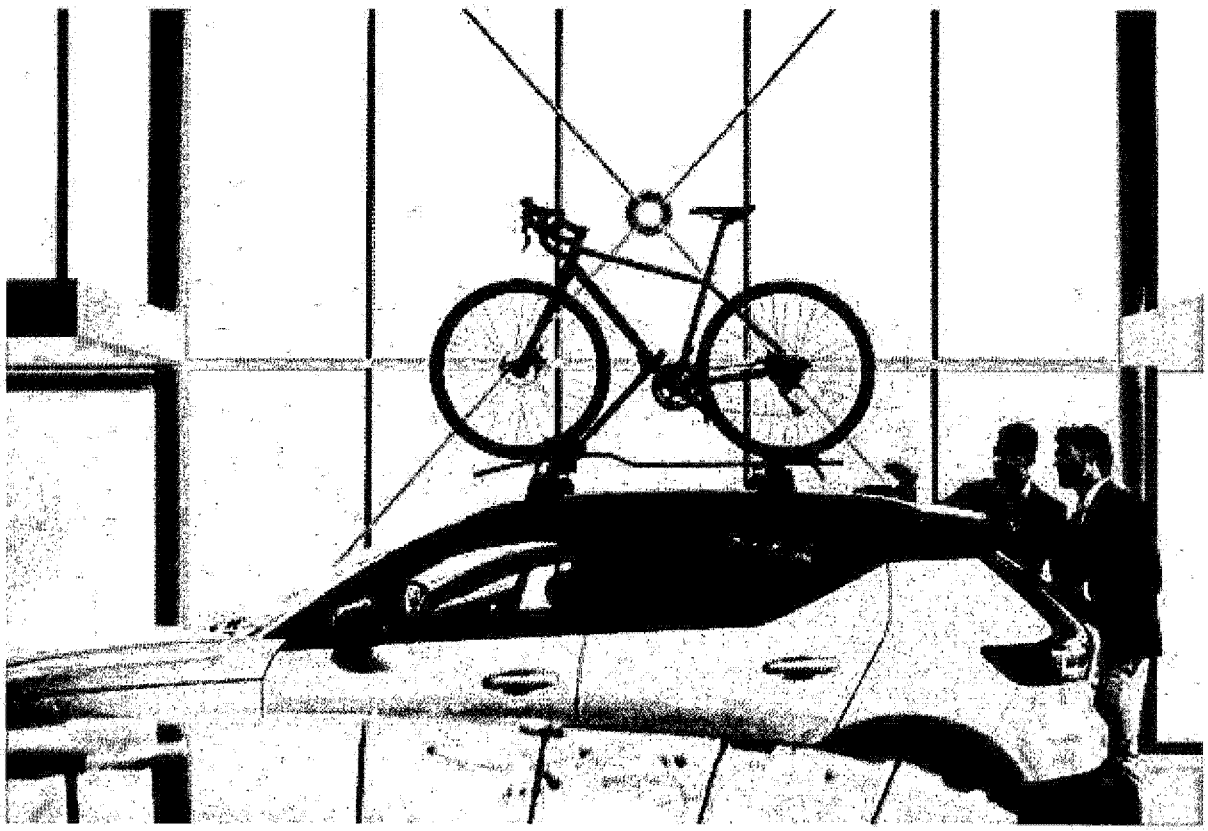
Vi drivs av vårt företagssyfte som är att tillhandahålla Freedom to move på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Vi riktar oss till konsumenter som delar våra värderingar. Människor som bryr sig om vad vi bryr oss om. Människor som är villiga att betala mer för vårt erbjudande om skandinavisk lyx, hållbarhet och säkerhet.

FOKUS PÅ ERÖVRING

Det finns stora möjligheter till tillväxt utanför premiumsegmentet. Därför tar vi marknadsandelar genom att vinna konsumenter som uppgraderar sig från massan av icke-premiummärken.

FOKUS PÅ RELEVANTA PRODUKTER

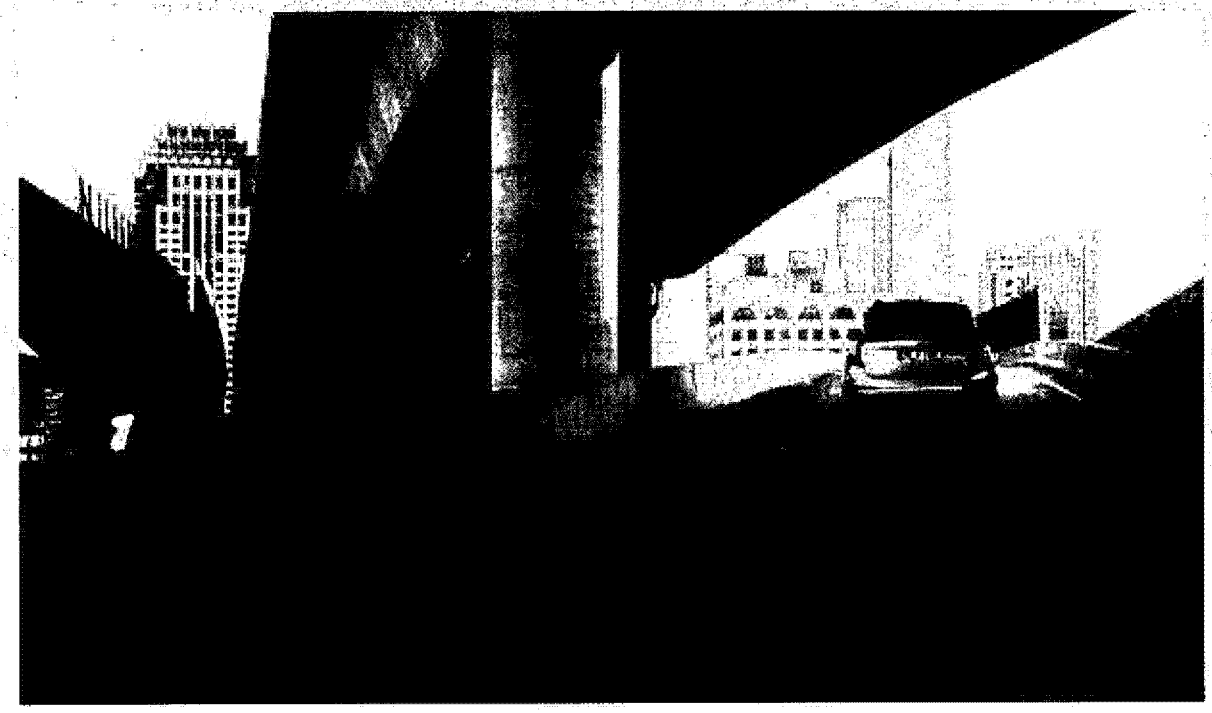
Vi stärker våra erbjudanden av premiumprodukter och fortsätter fokusera på modeller som våra konsumenter finner attraktiva. Våra SUVar (och Sedans i APAC) har störst inverkan på hur vårt varumärke uppfattas, och därför utgör de fortsatt ett av våra focusområden.



20200707677743

BEHÅLLA FOKUS

Vi fördelar våra resurser effektivt för att öka avkastningen på våra investeringar



SÄKERSTÄLLA EN OPTIMAL PRODUKTPORTFÖLJ

Vi strävar efter en portfölj i övre delen av marknaden, och bredda den inom lönsamma tillväxtsegment utan alltför stor diversifiering. Vi avser att göra eldrift till ett drivlinealternativ för alla framtida modeller och lansera elbils- och laddhybridmodeller inom varumärket Recharge. Vi vill lansera nya modeller varje år, inklusive en elbil varje år.

HITTA SYNERGIER I GEELYKONCERNEN

Vi ska fortsätta samarbeta med andra bolag i Geely Group för att dela specialkompetens och konkurrensfördelar. På så sätt kan vi såväl industriellt som kommersiellt dra fördel av nästa generations teknologier, delade inköpskostnader, gemensamma utvecklingsprojekt, varumärkesdifferentiering, digitala nätverkssystem och skalfördelar.

FÖRENKLA PRODUKTUTBUDET

Vårt varumärke sätter människan i centrum. Därför fokuserar vi på konsumenternas preferenser och upplevelser genom att ständigt förbättra det kommersiella erbjudandet för varje modellserie. Från ett erbjudande som bygger på tre utrustningsnivåer samt tillvalspaket och enskilda tillval förbättrar vi nu vårt erbjudande i ett antal avseenden. Vi vill öka tydligheten, minska komplexiteten och ledtiderna och även optimera intäkterna och restvärdet.

STRATEGISKA PRINCIPER

BEHÅLLA FOKUS

- Säkerställa en optimal produktportfölj
- Utnyttja synergierna i Geely Group
- Förenkla produktutbudet

STÄRKA VÅRT VARUMÄRKE

- Fokus på våra värderingar
- Fokus på erövring
- Fokus på relevanta produkter

MÄNNISKAN I CENTRUM

- Fortsätta förändra organisationen så att den är redo för framtiden
- Vara den arbetsgivare som alla söker sig till
- Fokusera på människor och låta dem blomstra

UPPNÅ HÖGSTA STANDARD INOM HÅLLBARHET

- Vi ska vara ett klimatneutralt företag till 2040
- Vi ska vara en cirkulär verksamhet till 2040
- Vi ska vara en erkänd ledare inom ansvarsfullt företagande



Strategiskt ramverk

LÅNGSIKTIGA AMBITIONER

DIREKTA KONSUMENTRELATIONER
Vi vill leverera optimala lösningar till konsumenterna och vinna deras långsiktiga förtroende. Därför behöver vi direkta konsumentrelationer utan några filter. Med hjälp av fysiska och digitala kontaktpunkter har vi byggt vidare på dessa relationer under 2019.

DIREKT KONSUMENTFÖRSÄLJNING
Smart bildelning (M) och flexibla äkta prenumerationer (Care by Volvo) är de första produkterbjudanden som vi riktar direkt till konsumenterna, på vår resa mot att bli en global leverantör av mobilitet. I takt med att produkterna rullas ut till nya marknader kommer de att utvecklas vidare och bli allt bättre.

HELT ELEKTRISKA BILAR OCH KOLDIOXIDNEUTRAL LIVSCYKEL
I år lanserade vi vår första helt elektrifierade bil, XC40 Recharge. Vi ska även leverera resultat avseende andra initiativ i vår nya hållbarhetsstrategi. Därmed är vi väl positionerade för att kunna nå våra långsiktiga mål.

AUTONOMA BILAR
Utvecklingen av AD-kompetens fortsatte, liksom våra samarbeten med viktiga mjuk- och maskinvaruaktörer. Vi närmar oss nu våra långsiktiga ambitioner inom AD-försäljning.

NATURLIGT HEDGAD GLOBAL PRODUKTION
Som global aktör kan vi även i framtiden möta nya utmaningar på världsmarknaden genom att vid behov flytta produktion. Det gör oss också mindre känsliga för valutafluktuationer.

ÖVERLÄGSEN TILLVÄXT
2019 ökade för sjätte året i rad såväl antalet sålda bilar som omsättningen. Vi bedömer att denna utveckling består mot bakgrund av vårt starka produkterbjudande och vår allt större produktionskapacitet.

PREMIUMLÖNSAMHET
Under 2019 byggde vi vidare på ovanstående ambitioner. Målet är att detta, tillsammans med konkurrenskraftiga produkter, rationaliseringsåtgärder och synergier, ska ge oss premiumlönsamhet.

ÖKA LÖNSAMHETEN

- Nå nya konsumenter med kompletterande kommersiella erbjudanden
- Volymtillväxt som möjliggör framtida investeringar
- Öka lönsamheten genom att fokusera på bruttomarginalförbättringar och kostnadseffektivitet





PERSONLIGT

Vi vill utveckla och bygga de mest personliga mobilitetslösningarna, som förenklar din tillvaro så att du kan lägga tid och energi på det som är viktigast. Våra produkter och tjänster är personligt utformade, välkända och lyxiga.

HÅLLBART

Vi håller den högsta hållbarhetsstandarden för att slå vakt om den jord som vi alla delar. Vi är autentiska och ansvarsfulla förändrare. Vårt åtagande att bedriva en ansvarsfull verksamhet och våra etiska värderingar genomsyrar allt vi gör.

SÄKERT

Vi vill bana väg för de säkraste, mest intelligenta tekniklösningarna inom mobilitet och dagligt liv för att slå vakt om det som människor tycker är viktigt.



FÖRETAGETS SYFTE

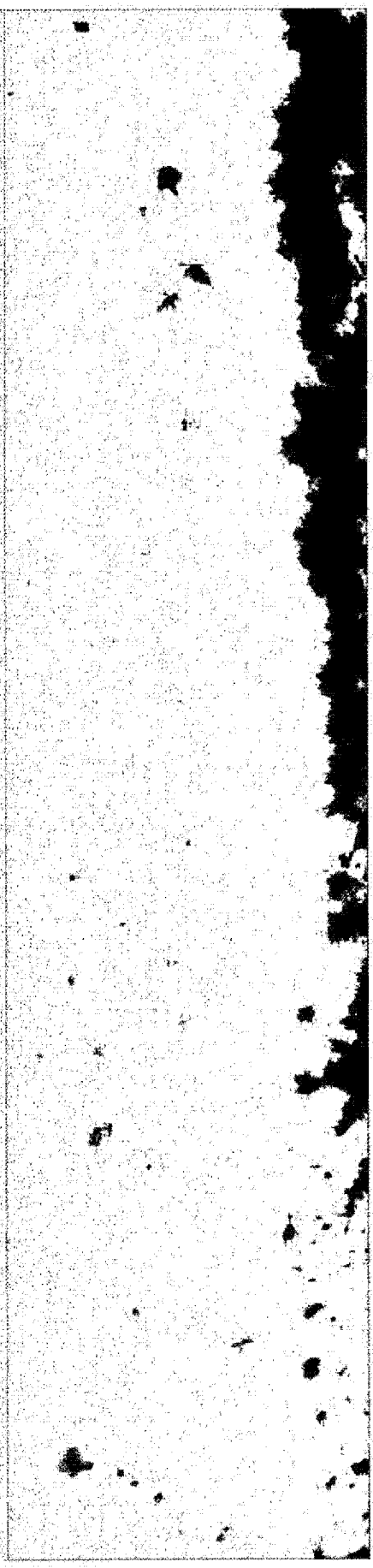
Freedom to Move

Förr var bilen en symbol för personlig frihet. Bilägaren ägde inte bara ett fordon – bilen stod för valfrihet och möjligheten att ta sig vart som helst på egen hand. Inget av detta har förändrats, men det har världen vi lever i gjort. Jorden, våra städer och våra dagliga liv är under ökande press. I en sådan tid kan en bil snarast upplevas som ett hinder. Vi på Volvo Cars vill hitta tillbaka till frihetskänslan och låta bilen möjliggöra ett rikare liv. Det ska vi göra genom att erbjuda mobilitet – hur lösningarna än ser ut, och vem som än efterfrågar dem. Vi vill demokratisera mobilitet genom att ge alla våra anhängare Freedom to move på ett personligt, hållbart och säkert sätt.



VÅR STRATEGI

Vårt strategiska ramverk vägleds av vårt syfte – att erbjuda Freedom to move på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Det utgör grunden för vår strävan att uppnå våra långsiktiga mål och hög lönsamhet.



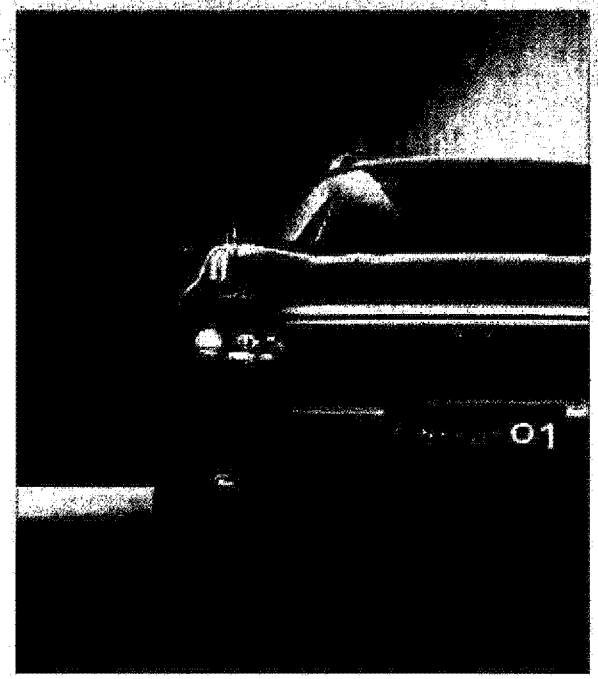


ZENUITY

EN MARKNADSLEDANDE PROGRAMVARUUTVECKLARE INOM ADAS/AD

Zenuity utvecklar programvara för ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) och AD (Autonomous Driving) och är ett samriskföretag med Veoneer. Volvo Cars expertkunskaper inom aktiv säkerhet i kombination med Veoneers marknadsposition som en första nivåns leverantör ger Zenuity goda möjligheter att skapa intäkter i framtiden på en växande ADAS- och AD-marknad. Zenuitys kompletta programvarulösningar innefattar algoritmer för allt från sensorfunktioner till fordonskontroll och är inriktade på en rad applikationer från ADAS till avancerade AD-bilar. Zenuitys programarkitektur är utformad för att vara skalbar. Med en skalbar programvaruarkitektur vill Zenuity bygga långsiktiga relationer med kunder som möjliggör inledande försäljning av ADAS-programvara som successivt kan utvecklas till försäljning av fullständiga AD-program.

VOLVO CARS ÄGER 50 PROCENT



LYNK&CO

ERÖVRA NYA KONSUMENTGRUPPER PÅ MASSMARKNADEN

Lynk & Co har sin själ och sitt hjärta i Europa, och ett internationellt Göteborgsbaserat team med designer och ingenjörer som prövar nya grepp i bilbranschen. Företaget erbjuder sina kinesiska konsumenter marknadsunik biluppkoppling, bildelning, webbförsäljning och en prenumerationsmodell. Med sin ägarandel i Lynk & Co strävar Volvo Cars efter att dra nytta av samarbeten och andra möjligheter genom att indirekt penetrera ett massmarknadssegment där Volvo Cars ännu inte befinner sig.

VOLVO CARS ÄGER 30 PROCENT

Våra strategiska intressebolag

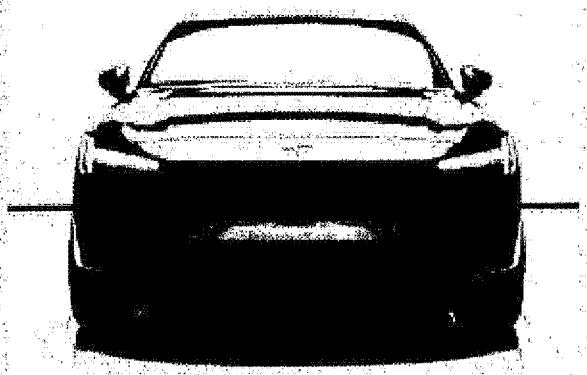
Våra strategiska intressebolag Polestar, Lynk & Co och Zenuity är icke-konsoliderade, fristående samriskföretag. De fyller en viktig funktion genom att de hjälper oss att fullfölja vår strategi så att den ger resultat, och att uppfylla Volvo Cars syfte: Att erbjuda Freedom to move på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Vi utvecklar starka och innovativa konsumenterbjudanden såväl inom Volvo Cars verksamheter som genom att samarbeta med våra strategiska intressebolag. Samarbetet med dessa varumärken ökar vår konkurrenskraft och ger synergier i utvecklingen av nästa generations teknologier som vi kan dra fördel av, precis som av gemensam upphandling, gemensamma utvecklingsprocesser och skalfördelar.

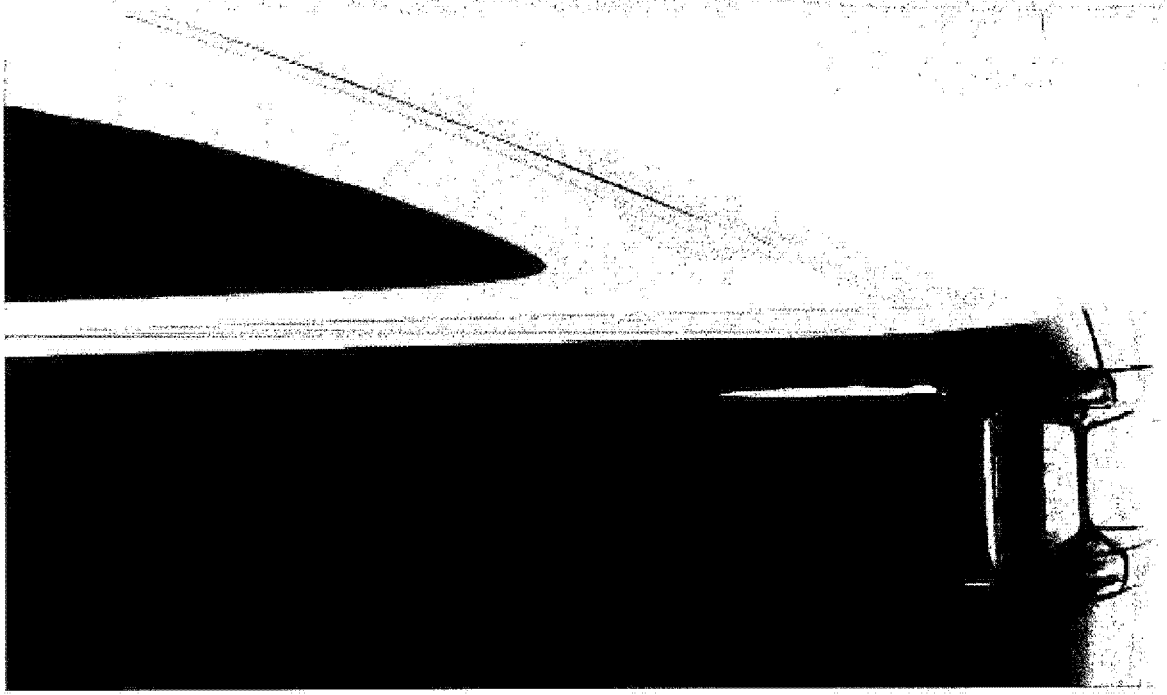
Polestar

PRESTANDA INOM ELEKTRIFIERING

Polestar går i spetsen för elektrifiering med sina vassa, innovativa prestandabilar. Med modellerna Polestar 1 och 2 har företaget kunnat leverera elektrifierade och helt elektriska bilar till ett konsumentsegment som Volvo Cars idag inte betjänar. Med tanke på Polestars kinesiska produktionsbas och Geelys 50-procentiga ägarandel är bolaget också väl rustat för att ta marknadsandelar på den snabbt växande kinesiska marknaden för elbilar.

VOLVO CARS ÄGER 50 PROCENT





DIREKT KONSUMENTFÖRSÄLJNING

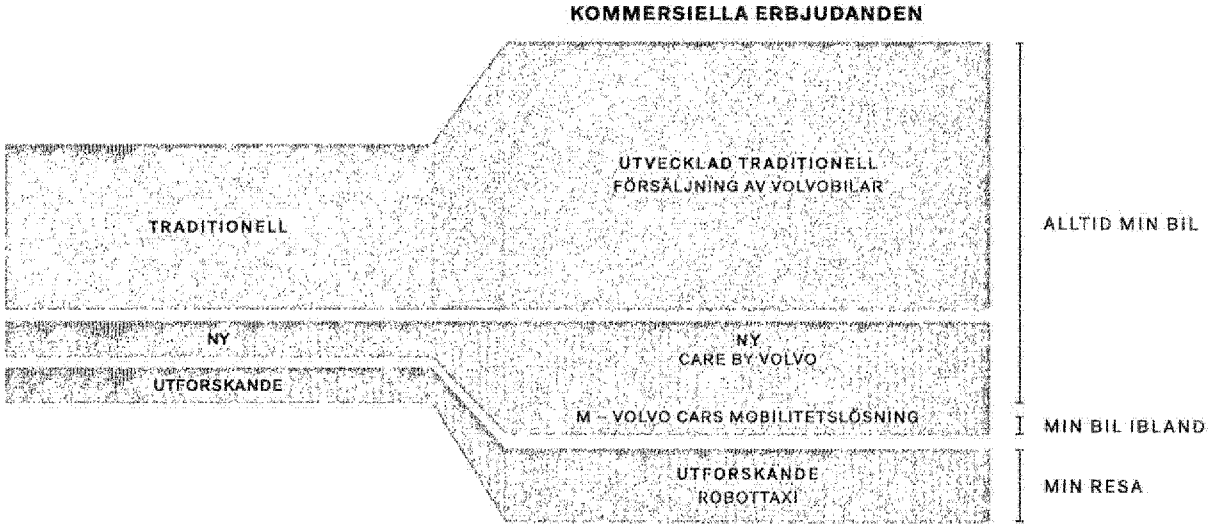
En av våra långsiktiga ambitioner är att bygga upp fler direkta konsumentrelationer, och hur vi uppnår detta, är således en viktig del av vår strategi. Vi planerar för de stora möjligheter som öppnar sig nu när smarta telefoner är en del av alla människors vardag. Konsumenterna har ett behov av mobilitet som de vill lösa genom att skaffa sig tillgång till en bil, antingen permanent eller tillfälligt, eller kanske under en resa. Vi anpassar därför vårt erbjudande till konsumenterna. Samtidigt som vi fortsätter att vässa vår traditionella affärsmodell, att sälja bilar via våra återförsäljare, kommer våra nya mobilitetsmodeller att locka nya konsumentgrupper när vi utvidgar vårt produkt- och tjänstesortiment.

Care by Volvo
Care by Volvo lanserades 2017 och är ett relativt nytt affärsområde inom Volvo Cars. Care by Volvo bedriver ny, innovativ verksamhet direkt mot konsument. Denna prenumerationsbaserade tjänst ger konsumenter okomplicerad tillgång till bil mot en fast månatlig prenumerationsavgift som inkluderar alla kostnader. Syftet är att expandera vår kärnverksamhet, nämligen bilförsäljning. Med Care by Volvo breddar vi våra relationer med konsumenterna. När vi expanderar till nya marknader och konsumentsegment erövrar vi också en större andel av värdekedjan för Volvo Cars och våra återförsäljare.

M – Volvo Cars mobilitetslösning
M är ett mobilitetsvarumärke med globala ambitioner. Det har än så länge lanserats i Stockholm och Uppsala och erbjuder konsumenter i städerna tillgång till bil under kortare perioder. Genom att utöka vår enkla tillgång till beställningstjänster för Volvobilar bygger vi upp direkta relationer med nya konsumentgrupper. Storstäderna står inför utmaningar som ökad trängsel, trafikolyckor och föroreningar. Vi är medvetna om detta och vill bidra till att lösa behovet av mobilitet i städerna genom att erbjuda ett alternativ till bilägande, och ett komplement till kollektivtrafik och taxi. M bidrar redan till utvecklingen av viktig kapacitet för Volvo Cars, bland annat hantering av tillgång och efterfrågan samt bilflottans drift. Dessutom bygger M upp ett ekosystem av partnersamarbeten kring utveckling av nya tjänster som kan generera nya intäkter.

Volvo On Call
Volvo On Call har varit tillgängligt i alla Volvobilar i många år. Appen är en av våra huvudkanaler för interaktion med våra konsumenter, eftersom den möjliggör uppkoppling till deras Volvo och tillhandahåller uppkopplade biltjänster. Bland funktionerna i Volvo On Call märks låsa/låsa upp dörrar, fjärrstart/-stopp av motor, bilvarningar, fordonsinformation och vägassistans.

E-handel
Vi avser att förbättra och modernisera våra webbplatser och vår konfigurator för att skapa ett digitalt showroom som komplement till de fysiska showrooms som finns hos våra återförsäljare. Detta kommer att möjliggöra transaktioner via webben när vi säkerställt att vi har fungerande e-handelslösningar för flertalet av våra kommersiella erbjudanden. Vi ska också säkerställa våra återförsäljares engagemang, dels genom integration med deras olika system och dels genom förmågan att hantera och distribuera bilar i samarbete med återförsäljarna.



20200707153753

Volvo Cars-koncernen

VOLVO CARS

Vi designar, utvecklar, tillverkar och säljer premiumbilar och -tjänster, bland annat sedanmodeller, kombimodeller och SUV:ar. Bilarna har fått erkännande för bra design, hög säkerhet och tekniska innovationer. De har designats och utvecklats av prisvinnande team vid designcentrum i Sverige, Kina och USA. Vi anser att våra bilar är sofistikerade, säkra och attraktiva för människor som bryr sig om samma saker som vi bryr oss om. Vår marknadsledande ställning inom säkerhet, och den erfarenhet och teknik som koncernen har utvecklat genom partnerskap med nytänkande spelare, kan ge oss en fördel som första aktör på den framväxande marknaden för robottaxi. Vi har även ett bra läge för att kunna ta en marknadsandel av den växande försäljningen till operatörerna.

KOMMERSIELLA ERBJUDANDEN I FÖRÄNDRING

Utmaningarna kring teknikskiftet förändrar den traditionella affärsmodellen för bilförsäljning radikalt. Övergången från den traditionella modellen "bilen är en produkt" till att även inkludera verksamheter där "bilen är en tjänst" handlar inte bara om att sälja bilar, utan också om att tillhandahålla kompletta och flexibla bilbaserade mobilitetstjänster. Volvo Cars välkomnar det nya landskapet och agerar snabbt för att fånga upp de nya möjligheter som direktrelationer med konsumenterna erbjuder.

Samarbeten med våra återförsäljare är A och O
Vägen till marknaden går framför allt via vårt återförsäljarnät. Genom att samarbeta med våra återförsäljare i hela världen utvecklar vi vår affärsmodell till att omfatta digitalisering. I denna omvandling fortsätter våra återförsäljare att spela en nyckelroll i samtliga försäljningskanaler för vårt kommersiella erbjudande, eftersom de levererar och servar såväl våra egna bilar som våra konsumenters. Under övergången till ett distributionssystem med många kanaler och direkta konsumentrelationer bygger vi vidare på styrkorna hos både våra återförsäljare och oss själva. Vi ser ett stort värde i att fortsätta detta partnerskap och fånga affärsmöjligheterna tillsammans.





Teknikskifte

Konsumenternas krav förändras kontinuerligt. Det påverkar också landskapet för delad mobilitet. Eftersom nya affärsmöjligheter öppnar sig för bilindustrin satsar vi alltjämt stora finansiella resurser på investeringar i elektrifiering, autonom körning (AD) och uppkoppling.



ELEKTRIFIERING
FRAMTIDEN ÄR NU

Hållbar mobilitet står i fokus. Hur snabbt övergången från traditionella förbränningsmotorer till hybrider till helt elektrifierade drivlinor går beror på den totala ägandekostnaden, men även på laddningsmöjligheterna. I takt med att batteripriserna faller och laddningsinfrastrukturen förbättras stiger emellertid redan konsumenternas efterfrågan på elbilar.

SÅ GÖR VOLVO CARS

- Den första helt elektriska bilen, XC40 Recharge, har lanserats
- Hybridalternativ erbjuds för alla modeller i vår portfölj
- Inköpsavtal avseende batterier har undertecknats med CATL och LG Chem
- Första biltillverkare som implementerar global spårbarhet för batterikobolt genom tillämpning av blockkedjeteknik
- Volvo Cars satsar helhjärtat på denna stora förändring och kommer att gå i spetsen för utvecklingen



AUTONOM KÖRNING
SÄKERHETEN ÄR AVGÖRANDE

Autonom körning (AD) kan medföra en rad fördelar för konsumenterna. Säkrare trafikmiljö, ett mer effektivt fordonsutnyttjande och mer fritid är några exempel. Många hinder återstår, däribland regulatoriska och tekniska utmaningar. Men såväl teknikföretag som OEM-bolag i bilsektorn investerar enorma summor i utvecklingen av avancerade system för autonom körning och teknik för autonoma fordon.

SÅ GÖR VOLVO CARS

- Sedan många år står vårt varumärke för marknadsledande säkerhetsteknik
- En produktionsfärdig basmodell klar för autonom körning har presenterats av Volvo Cars och Uber
- Vi närmar oss successivt full AD genom att rulla ut förarstödsteknik som gör vardagskörning i trängsel säkrare och mer bekväm för både förare och passagerare



UPPKOPPLING
NYCKELN TILL FRAMTIDENS MOBILITET

Inom kort förväntas alla bilar vara uppkopplade. Med fler uppkopplade bilar och datainsamling som ger en bättre bild av konsumenternas behov, kommer nya digitala tjänster och erbjudanden att växa fram. Bilarnas programvara kan uppdateras trådlöst. Konsumenterna kan hantera bilinställningar via smarta telefoner. Mobilitetstjänster som kopplar ihop förare och passagerare i realtid blir vanligare.

SÅ GÖR VOLVO CARS

- Vår förarstödslösning tillhandahåller uppdateringar för appar och programvara – information, underhållning, navigering och andra smarta funktioner är tillgängliga trådlöst i realtid
- Funktioner för halkvarning gör det möjligt att dela trafikdata mellan till exempel Volvobilar och Volvolastbilar



DELAD MOBILITET
NYA KONSUMENTSEGMENT

Delad mobilitet kompletterar privatbilar och kollektivtrafik genom att möjliggöra bildelning/samåkning. Ett antal megaaktörer har blivit viktiga spelare på området. Vissa är OEM-företag inom bilsektorn eller avknoppningar från mobilitetsleverantörer, andra är nystartade teknikföretag. Delad mobilitet förväntas öka när delning av elektrifierade, autonoma och uppkopplade fordon blir tillgängligt i större skala.

SÅ GÖR VOLVO CARS

- Vårt mobilitetsvarumärke M har lanserats i Stockholm och Uppsala
- Vår prenumerationstjänst Care by Volvo erbjuder ett transparent och enkelt sätt att prenumerera på en bil

20200701154

Konsumenternas förändrade efterfrågan

Konsumenters prefersenser förändras snabbt. Vår marknadsundersökning visar att konsumenters beslut och betéenden drivs av faktorer som bekvämlighet, tillgång till digitalisering, miljöaspekter och socialt ansvar samt den pågående urbaniseringen.

BEKVÄM MOBILITET

Nuförtiden är många människor intresserade av att bara kunna ta sig från A till B och ha tillgång till en bil, snarare än att äga en. Det gör att bekvämlighet blir en viktig faktor för dagens mobilitetskonsumenter. Vi vet också att konsumenter vill ha transparens när det kommer till prissättning, regler och villkor, innan de skriver på ett mobilitetsserviceavtal. Konsumenter förväntar sig också användarvänlig och sömlös integrering med andra aktiviteter i det dagliga livet.

SÖMLÖS INTEGRERING

En digital livsstil innebär att människor förväntar sig sömlös integrering mellan smarta telefoner, andra digitala enheter och bilen. Konsumenterna förväntar sig en direkt och fortgående digital relation med bilmärket, hela vägen från att få information när de utvärderar en bil eller prenumerationstjänst inför ett köp, till att få service och användarsupport under tiden de nyttjar bilen.

MILJÖMÄSSIGA DRIVKRAFTER

Bilindustrin är på väg mot allt större grad av elektrifiering, vilken drivs miljömässiga aspekter och lagmässiga restriktioner gällande koldioxid- och kväveoxidutsläpp. De syftar till att tackla utsläpp som är följden av bilars livscykel, tillverkning, logistik och avgaser. Men med utvecklingen mot elektrifiering har även andra utmaningar tillkommit, såsom återvinning av litiumjonbatterier och ansvarsfulla leveranskedjor.

MOBILITET I BRED SKALA

Med ökad urbanisering möter städer ett antal problem relaterade till trafik och miljö som till exempel luftkvalitet, trängsel och trafiksäkerhet. I takt med att de tacklar dessa problem genom till exempel förbud mot dieselbilar, trängselskatter och incitament för bildelning/samåkning, kommer den urbana mobiliteten att förändras, liksom sätten att få tillgång till en bil.





VÄRLDEN OMKRING OSS



Bilindustrin fortsätter att förändras till följd av ändrade konsumentbeteenden och teknikskiftet. Det skapar nya affärsmöjligheter, pressar företagen att utveckla sina affärsmodeller och uppmuntrar till innovation och samarbete.



VD-kommentar

2019 var återigen ett år i tillväxtens tecken. För sjätte året i rad sätter Volvo Cars ett nytt försäljningsrekord på mer än 700 000 bilar. Dessutom har vi tagit marknadsandelar på alla våra huvudmarknader.

Vi ökade omsättningen med 8,5 procent till 274 miljarder SEK, vilket resulterade i ett rörelseresultat om 14,3 miljarder SEK. Under andra halvåret, i synnerhet under sista kvartalet, överträffade såväl resultatet som vinstmarginalen motsvarande period 2018. Vårt starka finansiella resultat genererade ett omfattande kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten. Allt detta kan tillskrivas en fortsatt stark volymtillväxt, inte minst inom SUV-segmentet, samt de kostnadsbesparande program som sjösattes under början av 2019.

På en marknad där biltillverkare har motvind just nu kan vi glädjande nog redovisa tillväxt i samtliga regioner i takt med att allt fler nya kunder får upp ögonen för våra innovativa och moderna produkter. I Kina sålde vi närmare 155 000 bilar, och ökningen med nästan 19 procent var klart större än marknadens tillväxt som helhet. För första gången sedan 2007 tog vi oss över gränsen 100 000 sålda bilar i USA, tack vare en försäljningsökning om 10 procent. I Europa var tillväxten särskilt stark i Tyskland, där vi för första gången sålde mer än 50 000 bilar. Och trots den politiska osäkerheten i Storbritannien redovisade vi vårt bästa försäljningsår där sedan 1990.

Som en del av vår elektrifieringsstrategi erbjuder vi nu samtliga modeller i hybridutförande, i form av alternativet Recharge. Försäljningen håller på att ta fart och är nu uppe i 7 procent av hela försäljningen för 2019. Mot bakgrund av de lanserade Recharge-varianterna samt ökad produktionskapacitet inom elektrifierade bilar är vårt mål att elektrifierade bilar ska utgöra 20 procent av försäljningen under 2020.

I november, som en del av Recharge-alternativet, presenterade vi den första helt elektriska Volvon, XC40 BEV. Produktionen sätter igång 2020 och beställningarna har redan börjat strömma in. Vi vill att helt elektriska bilar ska utgöra halva vår försäljning senast 2025. Samma år ska vi ha minskat det totala koldioxidavtrycket under livscykeln per bil med 40 procent. För att komma dit ska vi varje år lansera en helt elektrisk bilmodell. Vi har också kommunicerat att vi vill vara ett klimatneutralt företag 2040.

Hållbarhet är lika viktigt för Volvo Cars som säkerhet och vår målsättning är att ha samma höga renommé för våra hållbarhetsresultat som för bilarnas säkerhet. Vårt engagemang i att driva verksamhet på ett ansvarsfullt sätt är fortsatt starkt, liksom engagemanget i UN Global Compact.

Vi står inför ett tekniskt paradigmskifte som öppnar enorma möjligheter, men också kräver att vi bygger upp ny kompetens. Vi måste framtidssäkra vår kompetensprofil. Därför fortsätter vi att investera i våra medarbetare och i den teknikutveckling som vår expanderande affär bygger på. Samtidigt som vi förnyar vår kompetens förändrar vi också vårt arbetssätt och blir en alltmer teknikdriven organisation som strävar efter att överträffa kundernas förväntningar.

Under 2020 fortsätter vi att utveckla vårt varumärke genom att erbjuda kunderna innovativa produkter och tjänster som ökar försäljningen och omsättningen ytterligare, samtidigt som vi fortsätter att hålla ett vaksamt öga på kostnaderna. Vi ser att genomförda och pågående rationaliseringsåtgärder sänker kostnaderna, och vi ska fortsätta att utnyttja synergierna i hela Geely Group. Bland annat har vi meddelat att vi avser att göra vår verksamhet inom förbränningsmotorer till ett självständigt affärsområde. En möjlighet är att vi slår ihop vår egen verksamhet på området med Geelys. Om detta förslag att separera verksamheten genomförs är vägen fri för Volvo Cars att fokusera på att vidareutveckla sin serie av helt elektriska premiumbilar.

2020 får elektrifieringen sitt genombrott. Jag anser att vi är väl förberedda. Vi har konkurrenskraftiga produkter och är en global aktör med de produktionsvolymer som krävs. Genom att åstadkomma resultat i befintliga affärsmodeller, utveckla nya, innovativa sådana och erbjuda fler produkter och tjänster kommer vi även i framtiden att leverera den mobilitet som våra kunder vill ha och behöver.

> ”2020 får elektrifieringen sitt genombrott. Jag anser att vi är väl förberedda.”

Sedan januari 2020 har coronapandemin fortsatt och påverkar nu Volvo Cars allvarligt på många sätt vilket inbegriper dess anställda, en allt svagare marknad samt störningar i produktionen. Som en effekt kommer de europeiska fabrikerna samt USA-fabriken tillfälligt att stängas. Bedömningen per signeringsdatum, är att fabriken i Belgien kommer vara stängd till den 5 april medan fabrikerna i Sverige och USA kommer vara stängda mellan den 26 mars och 14 april.

Vårt primära fokus är alla anställdas hälsa och säkerhet. Initialt har ett antal förebyggande åtgärder samt restriktioner i resandet vidtagits, vilka har åtföljts av ytterligare sådana för att begränsa spridningen av viruset; nedstängning av produktion, krav på att arbeta hemifrån samt vidtagande av fler personliga åtgärder.

Dessa åtgärder syftar till att trygga jobben, justera produktionen så att den möter efterfrågan, samt för att säkerställa att Volvo Cars kan återgå till normal produktion snarast möjligt och under säkra förhållanden.

Tidigt i mars öppnade Volvo Cars återigen för produktion i sina fyra fabriker i Kina efter en förlängd stängningsperiod. I nuläget flyter besöken i våra visningslokaler på som vanligt vilket indikerar att Kinas bilmarknad håller på att återgå till det normala, något som pekar på fördelarna med att vara ett globalt företag.

Håkan Samuelsson
VD och koncernchef
26 mars 2020

20200707577S





Marknadsutveckling

Volvo Cars globala försäljning var fortsatt stark, med mer än 700 000 bilar sålda bilar. Tvåsiffrig tillväxt på sju av våra tio viktigaste marknader resulterade i en tillväxt om 9,8 procent globalt, vilket är bättre än sektorn som helhet i Europa, Kina och USA.

EUROPA	KINA	USA	ÖVRIGA
7 %	19 %	10 %	6 %
341 200 (318 236) BILAR	154 961 (130 593) BILAR	108 234 (98 263) BILAR	101 057 (95 162) BILAR

BRANSCHUTVECKLING

Den europeiska marknaden för personbilar och premiumbilar noterade viss tillväxt. Tillväxten var starkast på ett antal nyckelmarknader och störst under fjärde kvartalet, särskilt i december, vilket ökade våra totala nybilsregistreringar i Europa för helåret.

Bilsektorn i Kina fortsatte att krympa under året. Trots denna nedgång fortsatte premiumsegmentet att växa.

Bilmarknaden i USA minskade under året. En mindre uppgång för lätta lastbilar uppvägdes av en kraftig nedgång för personbilssegmentet. I premiumsegmentet noterades även en marginell minskning för importerade bilar.

Registreringen av passagerarbilar i Japan, Korea och Kanada minskade med mellan 1,4 till 3 procent, medan registreringarna av importerade bilar i Japan minskade med nästan 5 procent. Dessa tre marknader är de tre största av Volvo Cars 'övriga' marknader.

VOLVO CARS BILFÖRSÄLJNING

Volvo Cars fortsätter att utvecklas starkt. Tillväxten beror främst på försäljningen av våra SUV-modeller. Fem av Volvo Cars viktigaste marknader i Europa noterade tvåsiffrig tillväxt, och ett antal försäljningsrekord sattes på olika marknader under året.

Efterfrågan på Volvobilar är fortsatt hög i Kina. Den tvåsiffriga försäljningstillväxten drevs främst av lokalt tillverkade XC60, XC40, S90 samt XC90.

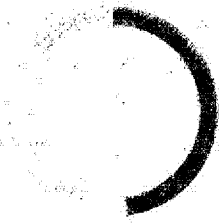
På en krympande marknad fortsatte Volvo Cars att öka försäljningen i sina amerikanska återförsäljarkanaler. Detta berodde främst på ökad efterfrågan på S60, som tillverkas lokalt, samt på XC40 och även en försäljningsökning för XC90.

Försäljningen via återförsäljare på övriga marknader fortsatte att öka, drivet av stark efterfrågan på XC40, XC60 samt en försäljningsökning för V60. Våra största marknader var Japan, Korea och Kanada.

NYCKELTAL

MSEK	2019	2018
Omsättning	274 117	252 653
Forsknings- och utvecklingskostnader	–11 446	–10 903
Rörelseresultat (EBIT)	14 303	14 185
Nettoresultat	9 603	9 781
EBITDA	29 851	27,398
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten	11 573	4 705
Nettokassa	25 214	18 029
Bruttomarginal, %	19,0	19,5
EBIT-marginal, %	5,2	5,6
EBITDA-marginal, %	10,9	10,8

FÖRSÄLJNING PER MARKNAD



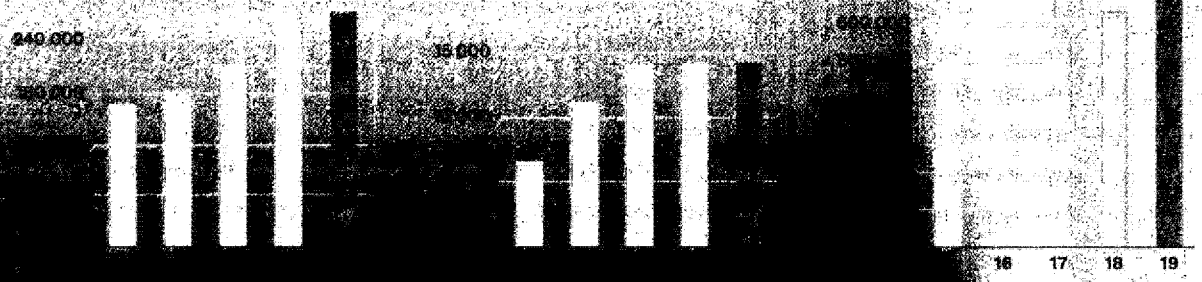
Europa 48 %
Kina 23 %
USA 15 %
Övriga 14 %

FÖRSÄLJNING PER MODELLSERIE



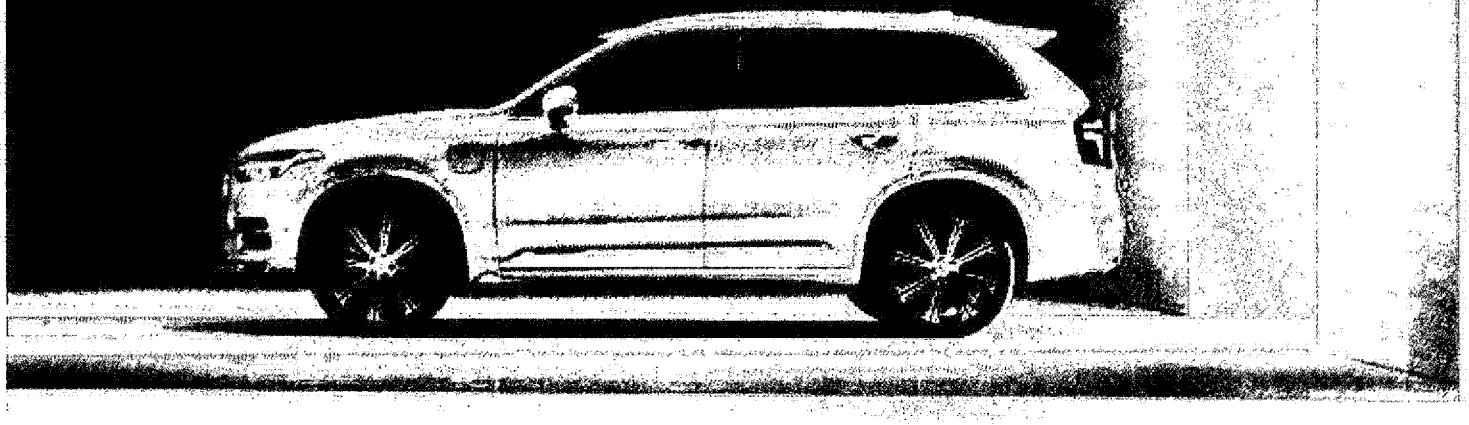
S 14 %
V 23 %
XC 63 %

OMSÄTTING



RÖRELSERESULTAT

FÖRSÄLJNING



20200707677758

INNEHÅLL

ÖVERBLICK

1 Kort om 2019
2 Marknadsutveckling
5 VD-kommentar

VÄRLDEN OMKRING OSS

8 Konsumenternas förändrade efterfrågan
9 Teknikskifte
10 Volvo Cars-koncernen
12 Våra strategiska intressebolag

VÅR STRATEGI

16 Företagets syfte
18 Strategiskt ramverk

SÅ SKAPAR VI VÄRDE

30 Så skapar vi hållbart värde och hållbar tillväxt
32 Produktskapande
46 Tillverkning och logistik
50 Konsumentupplevelser
52 Människor
58 Samhälle

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

61 Styrelsens rapport
65 Enterprise risk management
68 Bolagsstyrningsrapport

FINANSIELLA RAPPORTER

74 Innehåll finansiella rapporter
75 Koncernens finansiella rapporter
80 Noter till koncernredovisningen
120 Moderbolagets finansiella rapporter
122 Noter till moderbolagets finansiella rapporter
128 Revisionsberättelse
130 Styrelse
132 Koncernledning

HÅLLBARHET – TABELLER OCH FAKTA

134 Hantering och styrning av hållbarhet
138 Hållbarhetsresultat
143 GRI-index
145 Bestyrkanderapport avseende hållbarhetsredovisning

VÅRT ARV

146 Att se tillbaka hjälper oss att se framåt

Kort om 2019

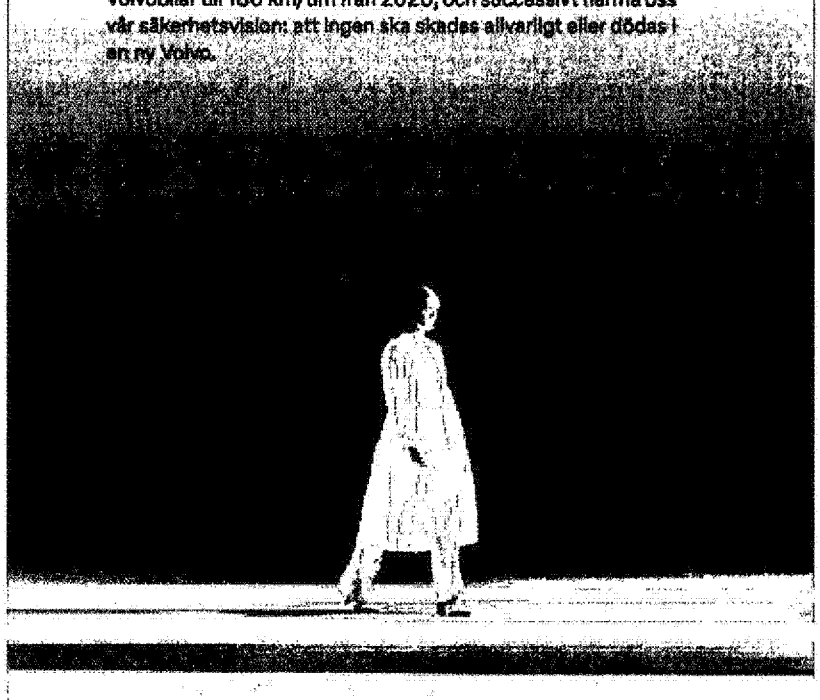
Volvo Cars företagssyfte

Vårt syfte är att leverera Freedom to move på ett personligt, hållbart och säkert sätt genom att erbjuda mobilitet, oavsett hur lösningen utformas och vem användaren är. Under året har vi fortsatt att uppfylla vårt syfte.

Utöver att sälja bilar via våra återförsäljare fortsatte vi att utveckla våra kommersiella erbjudanden inom området direkt konsumentförsäljning. Vi fortsatte att rulla ut vår prenumerationstjänst Care by Volvo på marknaderna och i Stockholm lanserade vi även M – Volvo Car Mobility, vårt varumärke för mobilitet.

Med lanseringen av helt elektriska XC40 och en plan som ska minska koldioxidavtrycket med 40 procent per bil under livscykeln senast år 2025, visade vi också vårt engagemang avseende hållbarhet.

Vi vill göra trafiken säkrare för alla, och har därför delat resultaten av vår säkerhetsforskning, som vi bedrivit i mer än 60 år. Det understryker vår ledande position inom säkerhet. Beroende på utvecklingen av Covid-19-situationen, kommer vi att leverera på vårt djärva beslut att hastighetsbegränsa alla nya Volvobilar till 180 km/tim från 2020, och successivt närma oss vår säkerhetsvision: att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i en ny Volvo.



Kopians överensstämmelse med originalet intygas /

