

V O L V O



INBJUDAN TILL FÖRVARV AV AKTIER I  
**VOLVO CAR AB (PUBL)**

JOINT GLOBAL COORDINATORS OCH JOINT BOOKRUNNERS



SEB

JOINT BOOKRUNNERS



BNP PARIBAS



HSBC

J.P.Morgan

Morgan Stanley

Nordea

CO-LEAD MANAGERS



Swedbank



RETAIL MANAGERS

AVANZA



Nordnet

## VIKTIG INFORMATION

För vissa definitioner som används i detta prospekt, se "Vissa definitioner" på nästa sida.

Detta prospekt har godkänts av Finansinspektionen i enlighet med Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2017/1129 av den 14 juni 2017 om prospekt som ska offentliggöras när värdepapper erbjuds till allmänheten eller tas upp till handel på en reglerad marknad ("Prospektförordningen").

För prospektet gäller svensk rätt. Twist med anledning av detta prospekt och därmed sammanhängande rättsförhållanden ska avgöras av svensk domstol exklusivt. Prospektet har upprättats i både en svensk och engelsk språkversion. Vid eventuella avvikelser ska den svenska versionen ha företräde.

Volvo Car Group har inte vidtagit och kommer inte att vidta några åtgärder för att tillåta ett erbjudande till allmänheten i några andra jurisdiktioner än Sverige, Danmark, Finland och Norge. Erbjudandet riktar sig inte till personer med hemvist i USA, Australien, Kanada, Japan eller i någon annan jurisdiktion där deltagande skulle kräva ytterligare prospekt, registrering eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt. Prospektet får följaktligen inte distribueras i eller till nämnda länder respektive något annat land eller någon annan jurisdiktion där distribution eller erbjudandet enligt detta prospekt kräver sådana åtgärder eller annars strider mot reglerna i sådant land eller sådan jurisdiktion. Teckning av aktier och förvärv av värdepapper i strid med ovanstående begränsningar kan vara ogiltig. Personer som mottar exemplar av detta prospekt måste informera sig om och följa sådana restriktioner. Åtgärder i strid med restriktionerna kan utgöra brott mot tillämplig värdepapperslagstiftning.

En investering i värdepapper är förenad med vissa risker (se "Riskfaktorer"). När investerare fattar ett investeringsbeslut måste de förlita sig på sin egen bedömning av Volvo Car Group, inklusive föreliggande sakförhållanden och risker. Investerare får endast förlita sig på informationen i detta prospekt samt eventuella tillägg till detta prospekt. Ingen person är behörig att lämna någon annan information eller göra några andra uttalanden än de som finns i detta prospekt och, om så ändå sker, ska sådan information eller sådana uttalanden inte anses ha godkänts av Volvo Car Group och Koncernen ansvarar inte för sådan information eller sådana uttalanden. Varken offentliggörandet av detta prospekt eller några transaktioner som genomförs med anledning härav ska anses innebära att informationen i detta prospekt är korrekt och gällande vid någon annan tidpunkt än per dagen för offentliggörandet av detta prospekt eller att det inte har förekommit någon förändring i Volvo Car Groups verksamhet efter nämnda dag. Vid nya omständigheter av betydelse, väsentliga sakfel eller väsentliga felaktigheter i informationen i detta prospekt, som kan påverka bedömningen av aktierna i Erbjudandet, kommer ett tillägg till detta prospekt att offentliggöras enligt bestämmelserna om tillägg till prospekt i Prospektförordningen.

Som ett villkor för att få förvärva nya aktier enligt Erbjudandet i detta prospekt kommer varje person som förvärvat nya aktier anses ha lämnat eller, i vissa fall, bli ombedd att lämna, utfästelser och garantier som Volvo Car Group och dess uppdragstagare kommer att förlita sig på. Volvo Car Group förbehåller sig rätten att efter eget bestämmande ogiltigförklara förvärv av aktier som Volvo Car Group eller dess rådgivare anser kan inbegripa en överträdelse eller ett åsidosättande av lagar, regler eller föreskrifter i någon jurisdiktion.

### Information till investerare i USA

Inga aktier utgivna av Volvo Car Group har registrerats eller kommer att registreras enligt United States Securities Act från 1933 ("Securities Act") eller värdepapperslagstiftningen i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA och får inte erbjudas, tecknas, utnyttjas, pantsättas, säljas, levereras eller på annat sätt överföras, direkt eller indirekt, inom eller till USA, förutom till kvalificerade investerare ("QIBs") såsom definierade i, och i enlighet med, Rule 144A i Securities Act ("Rule 144A") eller något annat undantag från, eller i en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven i Securities Act och i enlighet med tillämplig värdepapperslagstiftning i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA. Ett offentligt erbjudande kommer inte att göras i USA. Potentiella investerare som mottar detta prospekt informeras härmed om att Volvo Car Group kan förlita sig på ett undantag från registreringskraven enligt Section 5 av Securities Act.

Aktierna har varken godkänts eller underkänts av amerikanska Securities and Exchange Commission (SEC), någon delstatlig värdepappersmyndighet eller annan myndighet i USA. Inte heller har någon sådan myndighet bedömt eller uttalat sig om erbjudandet enligt detta prospekt respektive riktigheten och tillförlitligheten av detta dokument. Att påstå motsatsen är en brottslig handling i USA.

Aktierna erbjuds utanför USA med stöd av Rule 903 eller Rule 904 i Regulation S i Securities Act ("Regulation S"). Varje återförsäljning eller annan överlåtelse, eller försök till återförsäljning eller annan överlåtelse, av aktierna som inte genomförs i enlighet med ovan angivna restriktioner, kommer inte att erkännas av Volvo Car Group. Fram till 40 dagar efter inledandet av Erbjudandet enligt detta prospekt kan ett erbjudande eller en överlåtelse av aktier inom USA som genomförs av en värdepappersmäklare (Eng. *dealer*) (oavsett om denne deltar i erbjudandet eller inte) innebära ett åsidosättande av registreringskraven i Securities Act om ett sådant erbjudande, försäljning eller överlåtelse inte sker i enlighet med Rule 144A eller något annat undantag från, eller i en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven i Securities Act

### Tillgänglig information för investerare i USA

Volvo Car Group har åtagit sig att – så länge aktierna är emitterade och utgör "restricted securities" enligt definitionen i Rule 144(a)(3) i Securities Act och under en sådan period där Volvo Car Group varken är föremål för Section 13 eller 15(d) i United States Securities Exchange Act från 1934 eller undantag från rapportering enligt Rule 12g3-2(b) i samma lag – på begäran av någon innehavare eller verklig huvudman, eller potentiell förvärvare av aktier som någon av dessa uppger, tillhandahålla den information som framgår av, och uppfylla kraven i, i Rule 144A(d)(4) i Securities Act.

### Information till investerare i EES

Inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ("EES") lämnas inget erbjudande till allmänheten av aktierna i Erbjudandet i andra medlemsländer än Sverige, Danmark, Finland och Norge. I andra medlemsländer i den Europeiska unionen ("EU") kan ett sådant erbjudande endast göras i enlighet med undantag i Prospektförordningen. I andra länder i EES som har implementerat Prospektförordningen i nationell lagstiftning kan ett sådant erbjudande endast lämnas i enlighet med undantag i Prospektförordningen och/eller i enlighet med varje relevant implementeringsåtgärd. I övriga länder i EES som inte har implementerat Prospektförordningen i nationell lagstiftning kan ett sådant erbjudande endast lämnas i enlighet med tillämpligt undantag i den nationella lagstiftningen.

### Information till investerare i Storbritannien

I Storbritannien lämnas inget erbjudande till allmänheten av aktierna i Erbjudandet, förutom erbjudande av aktierna i Erbjudandet som lämnas i enlighet med undantag i Prospektförordningen såsom den utgör del av nationell rätt enligt European Union (Withdrawal) Act 2018 ("UK Prospektförordningen").

Detta prospekt distribueras endast till personer som: (i) har professionell erfarenhet som omfattas av artikel 19 (5) i Financial Services and Markets Act 2000 (Financial Promotion) Order 2005 ("Ordern") (ii) är personer som omfattas av artikel 49(2)(a)–(d) (kapitalstarka enheter (Eng. *high net-worth entities*)) i Ordern, (iii) befinner sig utanför Storbritannien eller (iv) är personer som en eventuell inbjudan eller incitament att delta i investeringsverksamhet (Eng. *invitation or inducement to engage in investment activity*) (enligt betydelsen i Section 21 i Financial Services and Markets Act 2000 ("FSMA")) lagligen kan delges i samband med emission eller försäljning av aktier eller andra personer till vilka det lagligen kan delges (alla sådana personer benämns gemensamt "relevanta personer"). Detta prospekt riktar sig endast till relevanta personer i Storbritannien och får inte användas eller åberopas av personer som inte är relevanta personer. Alla investeringar eller investeringsaktiviteter som detta prospekt avser är endast tillgängliga för relevanta personer och kommer endast riktas till relevanta personer i Storbritannien.

### Stabilisering

I samband med Erbjudandet kan Joint Global Coordinators (med SEB som huvudsvarig) komma att genomföra transaktioner i syfte att hålla marknadspriset på stamaktier av serie B på en nivå högre än den som i annat fall kanske hade varit rådande på marknaden. Sådana stabiliseringstransaktioner kan komma att genomföras på Nasdaq Stockholm, OTC-marknaden eller på annat sätt, och kan komma att genomföras när som helst under perioden som börjar på första dagen för handel i aktien på Nasdaq Stockholm och avslutas senast 30 kalenderdagar därefter. Joint Global Coordinators (med SEB som huvudsvarig) är dock inte skyldiga att vidta stabiliseringstransaktioner och det finns inga garantier att stabilisering kommer att ske.

Påbörjad stabilisering kan upphöra när som helst utan föregående meddelande. Stabiliseringstransaktioner kommer inte att genomföras till högre pris än Erbjudandepriiset. Senast vid slutet av den sjunde handelsdagen efter dagen då en stabiliseringstransaktion genomfördes ska Joint Global Coordinators (med SEB som huvudsvarig) offentliggöra information om stabiliseringstransaktionen i enlighet med artikel 5(4) i marknadsmissbruksförordningen (EU) 596/2014. Inom en vecka efter utgången av stabiliseringsperioden ska Joint Global Coordinators (med SEB som huvudsvarig) offentliggöra om stabiliseringstransaktioner har vidtagits, de datum då stabiliseringstransaktioner i förekommande fall vidtagits, inklusive sista datum för sådana åtgärder, och inom vilket prisintervall som stabiliseringstransaktionerna genomfördes, för vart och ett av de datum då stabiliseringstransaktioner genomfördes.

### Framåtriktad information

Prospektet innehåller viss framåtriktad information som återspeglar Volvo Car Groups aktuella syn på bland annat, finansiell och operativ utveckling, utveckling, strategier och utdelningspolicy i Volvo Car Group och i den bransch där Bolaget verkar. Framåtriktad information är förenad med såväl kända som okända risker och osäkerhetsfaktorer, varav många är utom Volvo Car Groups kontroll. Ord som "avser", "bedöme", "förväntar", "kan", "planerar", "anser", "uppskattar" och andra uttryck som innebär indikatorer eller förutsägelser avseende framtida utveckling eller trender, och som inte är grundade på historiska fakta, utgör framåtriktad information. Framåtriktad information och annan information i detta prospekt rörande frågor som inte är historisk fakta innefattar förutsägelser. Framåtriktad information utgör inte någon garanti avseende framtida resultat eller utveckling och verkligt utfall kan komma att skilja sig väsentligen på grund av risker och osäkerhetsfaktorer som Volvo Car Group står inför. Sådana risker och osäkerhetsfaktorer kan leda till att det faktiska resultatet skiljer sig väsentligt från de framtida resultat som indikeras, uttrycks eller antyds i sådan framåtriktad information.

Viktiga faktorer som kan medföra att Volvo Car Groups framtida resultat och utveckling avviker från vad som uttalas i framåtriktad information innefattar bland annat de riskfaktorer som beskrivs i avsnittet "Riskfaktorer" (exempelvis innefattande risker relaterade till makroekonomiska och geopolitiska faktorer, Volvo Car Groups förmåga att upprätthålla och förbättra sin prissättning och lönsamhet, Volvo Car Groups direkta kunderbjudanden, störningar i Volvo Car Groups leverantörskedja, Volvo Car Groups internationella verksamhet, lagar och regler hänförliga till bilindustrin samt Volvo Car Groups finansiering), vilket bör läsas tillsammans med övrig information i detta prospekt. Framåtriktad information i detta prospekt gäller endast per dagen för prospektets offentliggörande. Volvo Car Group åtar sig inte att uppdatera eller revidera framåtriktad information på grund av ny information, framtida händelser eller liknande annat än om det krävs av tillämplig lag.

### Presentation av finansiell information

Viss finansiell och annan information som presenteras i prospektet har avrundats. Följaktligen överensstämmer inte siffrorna i vissa kolumner exakt med angiven totalsumma. Om inget annat anges har ingen information i detta prospekt reviderats eller granskats av en revisor. Se "Presentation av finansiell och annan information".

### Viktig information om försäljning av aktier

Observera att besked om tilldelning till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge sker genom utskick av avräkningsnotor, vilket beräknas ske den 28 oktober 2021. Institutionella investerare beräknas att omkring den 28 oktober 2021 erhålla besked om tilldelning i särskild ordning, varefter avräkningsnotor utsänds. Efter det att betalning för tilldelade aktier hanterats av Joint Bookrunners kommer betalda aktier att överföras till av förvärvaren anvisad värdepappersdepå eller anvisat VP-konto. Den tid som erfordras för överföring av betalning samt överföring av betalda aktier till förvärvare av aktier i Bolaget medför att dessa förvärvare inte kommer att ha förvärvade aktier tillgängliga på anvisad värdepappersdepå eller VP-konto förrän tidigast omkring den 1 november 2021. Handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm beräknas komma att påbörjas omkring den 28 oktober 2021. Det förhållandet att aktier inte finns tillgängliga på förvärvarens VP-konto eller värdepappersdepå förrän tidigast 1 november 2021 kan innebära att förvärvaren inte har möjlighet att sälja dessa aktier över börsen från och med den dag då handeln i aktien påbörjats utan först när aktierna finns tillgängliga på VP-kontot eller värdepappersdepå.

# Innehåll

Sammanfattning.....	4	Kapitalstruktur, skuldsättning och annan finansiell information.....	144
Risikfaktorer.....	11	Styrelse, ledningsgrupp och revisor.....	146
Presentation av finansiell och annan information.....	39	Bolagsstyrning.....	154
Inbjudan till förvärv av aktier i Volvo Car AB (publ).....	43	Aktier och aktiekapital.....	167
Bakgrund och motiv.....	44	Bolagsordning.....	174
Villkor och anvisningar.....	46	Legala frågor och kompletterande information.....	176
Marknadsöversikt.....	51	Vissa skattefrågor.....	182
Verksamhetsbeskrivning.....	67	Placeringsavtal m.m.....	184
Utvald historisk finansiell information.....	109	Definitioner och ordlista.....	187
Kommentarer till den finansiella utvecklingen.....	117	Historisk finansiell information.....	F-1
		Adresser.....	A-1

## Sammanfattning av Erbjudandet

### Prisintervall

53–68 SEK per aktie

### Anmälningstid för allmänheten

19–26 oktober 2021

### Anmälningstid för institutionella investerare

19–27 oktober 2021

### Offentliggörande av ErbjudandepriSET

27 oktober 2021

### Första dag för handel i Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm

28 oktober 2021

### Likviddag

1 november 2021

### Övrig information

Kortnamn (ticker):

VOLCAR B

ISIN-kod stamaktie av serie B:

SE0016844831

LEI-kod:

5299000EAMGGBEYP7J33

### Finansiell kalender

Delårsrapport januari–september 2021:

30 november 2021

Bokslutskommuniké 2021:

11 februari 2022

## Vissa definitioner

I detta prospekt används följande definitioner:

"**Bolaget**" avser Volvo Car AB (publ) (organisationsnummer 556810-8988).

"**Volvo Car Group**" eller "**Koncernen**" avser den koncern där Volvo Car AB (publ) är moderbolag.

"**Joint Global Coordinators**" avser Goldman Sachs Bank Europe SE ("**Goldman Sachs**") och Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) ("**SEB**").

"**Joint Bookrunners**" avser Joint Global Coordinators samt BNP Paribas S.A. ("**BNP Paribas**"), HSBC Continental Europe ("**HSBC**"), J.P. Morgan AG ("**J.P. Morgan**"), Morgan Stanley & Co. International plc ("**Morgan Stanley**") och Nordea Bank Abp, filial i Sverige ("**Nordea**").

"**Co-Lead Managers**" avser Carnegie Investment Bank AB (publ) ("**Carnegie**") och Swedbank AB (publ) ("**Swedbank**").

"**Managers**" avser Joint Bookrunners och Co-Lead Managers.

"**Euroclear Sweden**" avser Euroclear Sweden AB, Box 191, 101 23 Stockholm.

"**Huvudaktieägaren**" avser, beroende på sammanhanget, Zhejiang Geely Holding Group Company Limited ("**Geely Holding**") eller dess indirekt helägda dotterbolag Geely Sweden Holdings AB ("**Geely Sweden**").

"**Nasdaq Stockholm**" avser, beroende på sammanhanget, den reglerade marknaden Nasdaq Stockholm eller Nasdaq Stockholm AB.

"**Erbjudandet**" avser erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge och till institutionella investerare att förvärva nya stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ) och upptagande till handel av Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm i enlighet med detta prospekt.

"**SEK**," "**EUR**," "**USD**" och "**CNY**" avser svenska kronor, euro, amerikanska dollar respektive kinesiska renminbi. **M** avser miljoner. **T** avser tusen.

För ytterligare definitioner och en ordlista, se "**Definitioner och ordlista**".



# Sammanfattning

## Inledning och varning

### *Inledning och varning*

Denna sammanfattning bör betraktas som en introduktion till prospektet. Varje beslut om att investera i värdepapperen ska baseras på en bedömning av prospektet i dess helhet från investerarens sida. En investerare kan förlora hela eller delar av sitt investerade kapital. Om talan väcks i domstol angående informationen i prospektet kan den investerare som är kärande enligt nationell rätt bli tvungen att stå för kostnaderna för översättning av prospektet innan de rättsliga förfarandena inleds. Civilrättsligt ansvar kan endast åläggas de personer som har lagt fram sammanfattningen, inklusive översättningar av den, men endast om sammanfattningen är vilseledande, felaktig eller oförenlig med de andra delarna av prospektet eller om den inte, tillsammans med andra delar av prospektet, ger nyckelinformation för att hjälpa investerare när de överväger att investera i sådana värdepapper.

### *Information om emittenten*

Volvo Car AB (publ) (organisationsnummer 556810-8988) är ett svenskt publikt aktiebolag. Adressen till Bolagets huvudkontor är 405 31 Göteborg. ISIN-koden för stamaktierna av serie B är SE0016844831. Bolagets LEI-kod är 5299000EAMGGBEYP7J33.

### *Information om erbjudaren*

Utöver de aktier som erbjuds av Volvo Car Group har Geely Sweden Holdings AB ("Geely Sweden" eller "Huvudaktieägaren") förbehållit sig rätten att utöka Erbjudandet och sälja ytterligare högst 94 339 622 befintliga stamaktier av serie B. Under antagande om att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo kommer Huvudaktieägaren även erbjuda ytterligare högst 70 754 716 befintliga stamaktier av serie B i Erbjudandet. Geely Sweden Holdings AB är ett svenskt privat aktiebolag. Adressen till Geely Swedens huvudkontor är Lindholmsallén 8B, 417 55 Göteborg och bolagets LEI-kod är 529900AJR128VHMLMU47.

### *Behörig myndighet*

Detta prospekt har godkänts av Finansinspektionen som är behörig myndighet i Sverige för godkännande av prospekt enligt Prospektförordningen.

Kontaktinformationen till Finansinspektionen är Box 7821, 103 97 Stockholm, telefonnummer +46 (0)8 408 980 00 och hemsida [www.fi.se](http://www.fi.se).

Prospektet godkändes av Finansinspektionen den 18 oktober 2021.

## Nyckelinformation om emittenten

### *Vem är emittent av värdepapperen?*

Volvo Car AB (publ) (organisationsnummer 556810-8988) är emittent av värdepapperen enligt detta prospekt. Bolagets styrelse har sitt säte i Göteborgs kommun. Bolaget bildades i Sverige den 7 juni 2010 och är ett svenskt publikt aktiebolag som regleras av aktiebolagslagen (2005:551). Bolagets LEI-kod är 5299000EAMGG-BEYP7J33.

### *Huvudsaklig verksamhet*

Volvo Car Group är ett av världens snabbast växande premiumbilmärken, både sett till antal sålda bilar och omsättning, och erbjuder sina kunder möjligheten att förflytta sig på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Volvo Car Group bedömer också att dess unika struktur<sup>1</sup> och fokuserade strategi gör Koncernen till en av de aktörer som ställer om snabbast inom den globala bilindustrin, med ambitioner för mitten av decenniet som är fokuserade på elektrifiering, hållbarhet och digitalisering. Volvo Car Group grundades i Göteborg 1927 och har fortfarande sitt huvudkontor där. Volvo Car Group har sedan dess varit en global drivkraft för bilsäkerhet och innovation. Volvo Car Group står bakom ett antal branschledande innovationer som idag är standard i personbilar över hela världen – som trepunktsbältet, sidokrockskydd, sidokrockkuddar och automatisk nödbromsning. Volvo Car Group fokuserar på design, utveckling, tillverkning, distribution och försäljning av personbilar i premiumsegmentet, nu med särskilt fokus på hållbarhet, helt elektriska bilar och direkta kundrelationer, inklusive bilabonnemang och andra nya mobilitetstjänster.

Volvo Car Group erbjuder ett fokuserat utbud av bilmodeller i premiumsegmentet som är erkända för sin design, säkerhet och tekniska innovationsnivå. Under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021 sålde Volvo Car Group fler än 770 000 bilar i fler än 100 länder, varav 74 procent utgjordes av modeller i XC-serien (SUV:ar), 14 procent av modeller i S-serien (sedaner) och 12 procent av modeller i V-serien (kombibilar). Volvobilar marknadsförs och säljs online på utvalda marknader genom Volvo Car Groups onlinebutik, [www.volvocars.com](http://www.volvocars.com), och i fysiska försäljningsställen via cirka 2 300 återförsäljare. Koncernens globala huvudkontor ligger i Göteborg och Koncernens regionala huvudkontor ligger i Shanghai, Kina och Mahwah, New Jersey, USA. Huvudmarknaderna för Volvo Car Group är Europa, Kina och USA, som svarade för 44 procent, 25 procent respektive 17 procent av försäljningen (antal bilar) 2020.

<sup>1</sup>) Volvo Car Group anser att dess struktur är unik eftersom att Koncernen utövar operationell kontroll över och konsoliderar sin kinesiska verksamhet på ett sätt som ingen annan västerländsk biltillverkare har kunnat göra hittills.



## Ägarstruktur

Tabellen nedan beskriver Volvo Car Groups ägarstruktur före respektive omedelbart efter Erbjudandets genomförande, under förutsättning att samtliga tilldelade aktier har levererats såsom de har allokerats och återspeglar ägarstrukturen både för det fall Övertilldelningsoptionen inte utnyttjas och Erbjudandet inte utökas samt om Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och Erbjudandet utökas till fullo. Tabellen är också baserad på antagandet om att (i) vissa förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet (innefattande inlösen av preferensaktier, en aktieomvandling, en

uppdelning av aktier (split), en apportemission och en riktad nyemission till nuvarande preferensaktieägare) har genomförts och (ii) att Erbjudandepriset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet.

Bolaget ägs och kontrolleras av sin största aktieägare Zhejiang Geely Holding Group Company Limited ("**Geely Holding**") (genom sitt indirekta dotterbolag Geely Sweden), som innehar 97,8 procent av aktierna och 99,8 procent av rösterna i Bolaget. Geely Holding ägs till 91 procent av Eric Li (Bolagets styrelseordförande) och till 9 procent av Eric Lis son Li Xing Xing.

Aktieägare	Före Erbjudandet					Efter Erbjudandet (om Övertilldelningsoptionen inte utnyttjas och Erbjudandet inte utökas)					Efter Erbjudandet (om Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och Erbjudandet utökas till fullo)			
	Stamaktier av serie A	Stamaktier av serie B	Preferensaktier av serie C	Aktier, %	Röster, %	Stamaktier av serie A	Stamaktier av serie B	Aktier, %	Röster, %	Stamaktier av serie A	Stamaktier av serie B	Aktier, %	Röster, %	
<i>Större aktieägare</i>														
Geely Holding	50 000 000	–	–	97,8	99,8	1 863 207 500	636 792 500	83,3	97,5	1 863 207 500	492 164 401	78,4	96,7	
AMF <sup>1)</sup>	–	–	681 818	1,3	0,1	–	77 475 947	2,6	0,4	–	77 475 947	2,6	0,4	
Folksam <sup>2)</sup>	–	–	456 976	0,9	0,1	–	35 309 516	1,2	0,2	–	35 309 516	1,2	0,2	
<b>Totalt större aktieägare</b>	<b>50 000 000</b>	<b>–</b>	<b>1 138 794</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>749 577 963</b>	<b>87,0</b>	<b>98,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>604 949 864</b>	<b>82,2</b>	<b>97,3</b>	
<i>Nya aktieägare</i>	–	–	–	–	–	–	390 125 138	13,0	2,0	–	534 753 237	17,8	2,7	
<b>Totalt nya och befintliga aktieägare</b>	<b>50 000 000</b>	<b>–</b>	<b>1 138 794</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>1 139 703 101</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>1 139 703 101</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

1) AMF Pensionsförsäkring.

2) Folksam ömsesidig sakförsäkring, Folksam ömsesidig livförsäkring (Tjänstepension), Folksam ömsesidig livförsäkring (Övrig försäkring) och KPA Pensionsförsäkring AB (publ).

## Ledningsgrupp

Tabellen nedan visar medlemmarna i Volvo Car Groups ledningsgrupp per dagen för detta prospekt.

Namn	Befattning/Ansvarsområde
Håkan Samuelsson	VD och koncernchef
Björn Annwall	Chief Financial Officer
Henrik Green	Product Creation
Maria Hemberg	General Counsel, Group Legal & Corporate Governance
Lex Kerssemakers	Commercial Operations
Anders Gustafsson	Americas
Arek Nowinski <sup>*)</sup>	EMEA
Xiaolin Yuan	APAC
Javier Varela	Engineering and Operations
Hanna Fager	Corporate Functions
Olivia Ross-Wilson <sup>*) 1)</sup>	Communication

\*) Rapporterar inte till VD.

1) Anställningen påbörjas i december 2021.

## Revisor

Deloitte AB (Box 33, 401 20 Göteborg) är Bolagets revisor, med auktoriserade revisorn Jan Nilsson som huvudansvarig revisor.

**Finansiell nyckelinformation för emittenten**

Den utvalda historiska finansiella informationen som presenteras nedan för räkenskapsåren 2020, 2019 respektive 2018 (utöver alternativa nyckeltal) har hämtats från Volvo Car Groups reviderade konsoliderade finansiella rapporter för respektive räkenskapsår. Den utvalda finansiella informationen som presenteras nedan för januari–juni 2021 respektive 2020 (utöver alternativa nyckeltal) har hämtats från Volvo Car Groups oreviderade konsoliderade finansiella rapporter för januari–juni 2021 (med jämförelsesiffror för

januari–juni 2020). Volvo Car Groups konsoliderade finansiella rapporter för räkenskapsåren 2020, 2019 respektive 2018 har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards, såsom de har antagits av EU ("IFRS") och har reviderats av Bolagets revisor Deloitte AB. Volvo Car Groups oreviderade konsoliderade finansiella rapporter för januari–juni 2021 har upprättats i enlighet med IAS 34 – Delårsrapportering och har översiktligt granskats av Bolagets revisor Deloitte AB.

**Koncernens resultaträkning i sammandrag**

MSEK (om inget annat anges)	Räkenskapsåret			Januari–juni	
	2020	2019	2018	2021	2020
Omsättning	262 833	274 117	252 653	141 131	111 759
Rörelseresultat	8 516	14 303	14 185	13 238	-989
Årets resultat	7 788	9 603	9 781	9 627	-1 171
EBIT-marginal, % <sup>1)</sup>	3,2	5,2	5,6	9,4	-0,9

1) Alternativt nyckeltal.

**Koncernens balansräkning i sammandrag**

MSEK	31 december			30 juni	
	2020	2019	2018	2021	2020
Summa tillgångar	262 312	243 367	211 234	253 543	235 602
Summa eget kapital	70 418	63 648	61 251	73 190	62 879
Nettokassa <sup>1)</sup>	35 241	25 214	18 029	24 090	11 781

1) Alternativt nyckeltal.

**Koncernens kassaflödesanalys i sammandrag**

MSEK	Räkenskapsåret			Januari–juni	
	2020	2019	2018	2021	2020
Kassaflöde från den löpande verksamheten	33 952	32 374	26 765	1 046	-3 473
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-20 670	-20 801	-22 060	-7 945	-9 330
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-834	-831	-743	-7 457	4 187
Periodens kassaflöde	12 448	10 742	3 962	-14 356	-8 616

**Specifika nyckelrisker för emittenten****Volvo Car Group är föremål för makroekonomiska och geopolitiska risker**

Efterfrågan på bilar påverkas av en rad olika faktorer, bland annat den globala ekonomins tillväxttakt, valutakursförändringar, kredit-tillgång och skuldsättningsnivåer, utvecklingen på finansmarknaderna, konsumenternas disponibla inkomster, konsumenternas framtidstro, BNP-tillväxt, statsskuld i förhållande till BNP, arbetslöshetsnivåer, räntenivåer, miljö-, skatte- och tullpolitik, säkerhetsföreskrifter, fraktkostnader samt priser på fordon, bränsle och el. Historiskt har bilbranschen påverkats kraftigt vid ekonomiska inbromsningar på grund av en minskad efterfrågan på bilar. Vidare kan ökade handelshinder få en negativ inverkan på hela bilbranschen. Volvo Car Group verkar främst i Europa, Kina och USA. Negativ utveckling i någon av dessa regioner inom handels- och finanspolitik, ekonomiska och politiska händelser samt en minskad

efterfrågan på bilar rent allmänt eller på Koncernens bilar i synnerhet kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups finansiella resultat och lönsamhet. Dessutom kan en svag makroekonomisk miljö, restriktiv utlåning, högre räntor och/eller en svag framtidstro hos konsumenter jämte en minskning av de potentiella kundernas disponibla inkomst, finansiella flexibilitet eller investeringsvilja leda till att befintliga och potentiella kunder avstår från att köpa ny bil, skjuter upp ett köp eller köper en mindre och enklare modell till ett lägre pris. Allt detta kan väsentligt minska efterfrågan på Volvobilar.

Volvo Car Group är beroende av sin förmåga att kunna upprätthålla och förbättra prissättning och lönsamhet. Den globala bilindustrins premiumsegment präglas av hård konkurrens, vilket har resulterat i att många biltillverkare använder sig av marknadsföringserbjudanden för att öka efterfrågan och för att

behålla och ta marknadsandelar. Detta innebär att Koncernen kanske inte kan sätta priser som täcker ökade kostnader för marknads-erbjudanden, råvaror och annat eller negativa effekter av valutakursförändringar, däribland de prismässiga fördelar som utländska konkurrenter kan ha på grund av en svagare hemmavaluta. Om konkurrenter fortsätter med, eller utökar, sådana erbjudanden och prisåtgärder kan detta få en negativ inverkan på Koncernens lönsamhet. Volvo Car Groups förmåga att upprätthålla eller förbättra sina priser hör vidare samman med att Koncernen är verksam inom premiumsegmentet och därför kan ta ut högre priser för sina bilar. Om kundernas uppfattning av Volvo Car Group förändras, till exempel om Volvo Car Group inte lyckas tillgodose deras önskemål i fråga om design, formgivning, teknik eller kvalitet, vilket gör att de inte längre betraktar Volvo Car Group som ett premiummärke, kan detta påverka Volvo Car Groups förmåga att upprätthålla eller förbättra sina priser.

**Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till störningar i leverantörskedjan, inklusive den globala bristen på halvledare** Koncernen förlitar sig på ett globalt nätverk av leverantörer för att få tillgång till råvaror, delar, system, mjukvara och komponenter till bil tillverkningen. Under 2020 köpte Volvo Car Groups varor och tjänster från totalt cirka 9 700 leverantörer och från cirka 1 700 produktionsanläggningar globalt, och dessa är föremål för bland annat regulatoriska, geopolitiska, geografiska, operationella, finansiella, miljömässiga och andra risker. Koncernen är således exponerad för störningar i leverantörskedjan och dess möjlighet att anskaffa material i tid, på ett kostnadseffektivt sätt eller överhuvudtaget få tag på insatsvaror påverkas av en rad olika faktorer. Under det första kvartalet 2021 uppstod exempelvis en global brist på halvledare, främst till följd av att efterfrågan på konsumentelektronik ökade under covid-19-pandemin. Halvledarbristen har fortsatt under det andra och tredje kvartalet 2021. Den globala halvledarbristen, i kombination med nya nedstängningar till följd av deltagandet av covid-19, har lett till tillfälliga tillverkningsstopp vid Volvo Car Groups fabriker i Kina, USA, Belgien och Sverige under det första, andra och tredje kvartalet 2021. De tillfälliga tillverkningsstoppen resulterade i minskade produktionsvolymerna som, vid vissa anläggningar, inte bedöms vara möjliga att återhämta. Historiskt har dessutom ogynnsamma ekonomiska förhållanden och minskad bilförsäljning fått en väsentlig finansiell inverkan på Koncernens leverantörer. Om efterfrågan på bilar minskar och om Koncernens leverantörer inte har tillräcklig tillgång till finansiering kan detta medföra att vissa komponenter inte finns tillgängliga när de behövs. Dessutom skulle leverantörskedjorna påverkas negativt om en global bil tillverkare blir insolvent, vilket i sin tur skulle kunna få ytterligare negativ inverkan på Koncernens produktion, resultat och finansiella ställning.

**Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till dess internationella verksamhet**

Volvo Car Group är verksam i fler än 100 länder och Koncernen har tillverkning och annan verksamhet på ett antal olika geografiska marknader. Verksamheten kan därför påverkas av sådant som politisk instabilitet, krig, förändrade diplomatiska relationer, terrorism, protektionism, regionala och/eller multinationella konflikter, naturkatastrofer, infrastrukturella störningar, bränslebrist/prisföränd-

ringar, epidemier och strejker på en eller flera geografiska marknader. Kina är en viktig marknad för Volvo Car Groups framtida tillväxt, och Koncernens förmåga att utöka sin kinesiska verksamhet är beroende av ett antal faktorer, däribland makroekonomiska förhållanden och andra marknadsförhållanden samt politiska faktorer och Volvo Car Group kan påverkas negativt av komplexiteten, osäkerheten och förändringar i de kinesiska lagar som reglerar bilbranschen. Detsamma gäller frågor som rör informationsdelning och internet. Till exempel utfärdade den kinesiska myndigheten för cybersäkerhet (Eng. *the Cybersecurity Review Office*, "**CRO**") under den kinesiska cyberspaceadministrationen (Eng. *Cyberspace Administration of China*) den 10 juli 2021 ett förslag till administrativa åtgärder avseende cybersäkerhet, som om de genomförs kommer kräva att den som behandlar personuppgifter i Kina och som innehar mer än en miljon användares personuppgifter ska ansöka om en så kallad cybersäkerhetsgranskning vid en planerad börsnotering utomlands. Per dagen för detta prospekt har inget slutligt lagförslag presenterats, vilket innebär att Volvo Car Group inte har kunnat lämna in någon ansökan om cybersäkerhetsgranskning. Om de administrativa åtgärderna skulle träda i kraft och Volvo Car Group skulle bli föremål för en sådan granskning och inte bedöms uppfylla tillämpliga dataskyddsregler riskerar Koncernen att påföras administrativa sanktioner och att åläggas betydande begränsningar avseende sin verksamhet i Kina. Betydande eller långvariga störningar eller förseningar av Volvo Car Groups verksamhet kopplad till dessa risker kan få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens internationella verksamhet och förmåga att utöka denna verksamhet.

**Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till direkta kunderbjudanden**

Direkta relationer med kunderna blir allt vanligare i bilbranschen. Kundernas förväntningar kommer sannolikt att förändras mycket snabbt när många nya marknadserbjudanden växer fram. Volvo Car Group arbetar för närvarande med att förändra sättet att nå marknaden för att underlätta försäljning direkt till kund och onlineförsäljning, till exempel genom att erbjuda abonnemangslösningar, såsom Care by Volvo, mobilitetslösningar, såsom Volvo Car Groups mobilitetstjänst M – Volvo Car Mobility, samt erbjudanden kopplade till mobilitetslösningar (Eng. *Mobility-as-a-Service*, "**MaaS**"), såsom framtidens autonoma taxibilar. Det finns en risk att denna omställning antingen sker alltför långsamt eller alltför snabbt för att stämma överens med kundernas önskemål. Även efter omställningen kommer Volvo Car Group att vara beroende av återförsäljare och samarbetspartners, och det finns en risk att det befintliga nätverket av återförsäljare uppfattar förändringarna som ett hot och börjar motarbeta utvecklingen eller ifrågasätta sin relation till Volvo Car Group. Sådana händelser skulle kunna leda till att Volvo Car Group inte förmår konkurrera framgångsrikt inom mobilitetssegmentet, vilket kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet, resultat och finansiella ställning.

**Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till lagar och regler hänförliga till bilindustrin**

Volvobilar marknadsförs och säljs av regionala marknadsföringsbolag respektive nationella försäljningsbolag, genom cirka 2 300 lokala återförsäljare i omkring 100 länder. Volvo Car Groups verksamhet lyder därmed under branschrelaterade lagar och förordningar i många



jurisdiktioner som, bland annat, rör växthusgasutsläpp, fordonens bränsleekonomi, fordonsutsläpp, energisäkerhet, fordons säkerhet, cybersäkerhet och miljöfrågor. För att följa aktuella och framtida bil-industrirelaterade lagar och förordningar kan Volvo Car Group bli tvunget att tillföra mer kapital och öka forsknings- och utvecklingskostnaderna för att uppgradera produkter och anläggningar. Detta skulle i sin tur påverka Koncernens produktionskostnader och resultat, och på grund av konkurrenstrycket kan dessa kostnadsökningar bli svåra att lägga över på kunderna genom höjda bilpriser. Volvo Car Group kanske inte kan utveckla kommersiellt gångbara teknologier inom de tidsramar som föreskrivs i de nya standarderna, vilket kan leda till väsentliga civilrättsliga påföljder eller till att Koncernen drastiskt måste reducera sitt produkterbjudande.

#### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till lagar och regler hänförliga till sin produktionsverksamhet**

Volvo Car Group har produktionsanläggningar i Sverige, Belgien, USA och Kina samt monteringsfabriker i Malaysia och Indien. Produktionsanläggningarna och verksamheterna omfattas av ett stort antal miljö-, hälso- och säkerhetsbestämmelser med fokus på, bland annat, luftutsläpp, utsläpp av avloppsvatten, oavsiktliga utsläpp i miljön, människors exponering för farliga material, lagring, behandling, transport och bortforsling av avfall och farliga material, undersökning och sanering av föroreningar, kemiska regelverk, processsäkerhet och upprätthållande av arbetsplatssäkerhet. Volvo Car Group är dessutom underställt bestämmelser och förordningar avseende arbetstagarnas hälsa och säkerhet på Koncernens anläggningar. Volvo Car Group har haft, och kommer även fortsättningsvis att ha, betydande fortlöpande investeringskostnader för att säkerställa efterlevnaden av nu gällande och framtida lagar och förordningar avseende miljö, hälsa och säkerhet. Överträdelse av ovan nämnda lagar och förordningar kan resultera i betydande viten och böter, att Volvo Car Groups tillstånd dras in, återkallas eller inte förnyas, eller, i värsta fall, att Koncernens anläggningar måste stängas.

#### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till bristande regelefterlevnad och internkontroll**

De interna styrdokument, riktlinjerna, rutinerna, processerna och utvärderingsmetoderna som Volvo Car Group använder för att säkerställa regelefterlevnad, och för att bedöma och hantera risk, kan vara otillräckliga för att hantera alla typer av risker, inklusive risker som koncernen inte lyckas identifiera eller förutse, och sådana risker kan innebära försummelse på grund av bristande intern styrning eller kontroll. Volvo Car Group är föremål för risken att dess verksamhet, inklusive dess dotterbolags verksamheter, inte uppfyller föreskrifter i interna styrdokument, däribland Koncernens uppförandekod, eller att koncernen inte har kvantifierat de identifierade riskerna på ett korrekt sätt, vilket kan medföra överträdelse av externa bestämmelser och förordningar. Det finns också en risk att Volvo Car Group misslyckas med att bedöma och hantera risk på ett tillfredsställande sätt eller att Koncernens anställda agerar på ett sätt som inte överensstämmer med den nivå på affärsetik och integritet som Koncernen har åtagit sig, bland annat genom att bryta mot gällande regler hänförliga till konkurrensrätt, anti-korruptionslagar, handelssanktioner, dataskydd och mänskliga rättigheter. Sådana överträdelse skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups anseende och verksamhet.

#### **Volvo Car Group är föremål för finansieringsrisker**

Volvo Car Groups skuldåtaganden skulle kunna ha stora konsekvenser för Koncernens verksamhet, bland annat genom att öka sårbarheten för, och minska möjligheten att anpassa sig till, en allmän ekonomisk eller branschrelaterad nedgång. Vad gäller skulder som ska återbetalas är Volvo Car Groups betalningsförmåga vid återbetalningstillfället beroende av möjligheterna att generera ett tillräckligt kassaflöde från den löpande verksamheten, erhålla ytterligare eget kapital, ta upp nya lån eller sälja tillgångar. Om Volvo Car Group inte kan refinansiera sina nuvarande eller framtida skuldåtaganden eller förnya sina nuvarande eller framtida kreditfaciliteter till acceptabla villkor, eller överhuvudtaget, kan detta få väsentliga negativa effekter på Volvo Car Groups likviditet, finansiella ställning och resultat.

#### **Volvo Car Group är föremål för valutarisker**

Volvo Car Group påverkas av valutakursförändringar i de länder där Koncernen har verksamhet, bland annat i länder där bilarna produceras och säljs samt i länder från vilka råvaror anskaffas. Samtidigt uppstår produktionskostnader och kostnader för råvaror i en rad olika valutor, särskilt i EUR och CNY. Som en följd av detta har Volvo Car Group en väsentlig exponering för förändringar i vissa valutor gentemot SEK, och relativa förändringar i dessa valutakurser kommer att ha en direkt påverkan på Volvo Car Groups resultat, finansnetto, balansräkning och kassaflödesanalys. Därutöver har Volvo Car Group gjort investeringar i tillgångar i utländska valutor och har utestående skulder upptagna i utländska valutor och är således känsligt för valutakursförändringar.

#### **Volvo Car Group är föremål för kredit- och likviditetsrisker**

Volvo Car Groups kreditrisk utgörs av finansiella och operativa kreditrisker och avser risken att dess motparter inte fullgör sina åtaganden. Åtgärder, såsom säkring, som vidtas för att minska Volvo Car Groups kreditrisk kan vara otillräckliga eller ineffektiva, och Koncernen kanske inte lyckas implementera och hantera eventuella säkringsavtal, vilket skulle få en väsentlig negativ effekt på Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning.

Volvo Car Group exponeras även för likviditetsrisk, det vill säga risken att Volvo Car Group inte kan fullgöra sina finansiella åtaganden i tid. Om Koncernen inte kan fullgöra sina löpande finansiella åtaganden i tid kan det få en väsentlig negativ effekt på Volvo Car Groups verksamhet, resultat och finansiella ställning.

#### **Nyckelinformation om värdepapperen**

##### ***Värdepapperens viktigaste egenskaper***

Detta prospekt avser (i) Erbjudandet av 367 647 058 till 471 698 113 nyemitterade stamaktier av serie B i Bolaget och 128 676 469 till 165 094 338 befintliga stamaktier av serie B i Bolaget som säljs av Huvudaktieägaren (under antagande om att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och Erbjudandet utökas till fullo), och (ii) upptagande till handel på Nasdaq Stockholm av Bolagets stamaktier av serie B.

Per dagen för detta prospekt finns det 51 138 794 aktier i Bolaget, varav 50 000 000 stamaktier av serie A och 1 138 794 preferensaktier av serie C (samtliga med ett kvotvärde om 1,00 SEK per aktie). Aktiekapitalet uppgår till 51 138 794 SEK. ISIN-koden för stamaktierna av serie B är SE0016844831. Aktierna är utfärdade enligt svensk rätt, fullt betalda och denominerade i SEK.

**Rättigheter som sammanhänger med värdepapperen**

Varje stamaktie av serie B i Bolaget berättigar innehavaren till en (1) röst och varje stamaktie av serie A berättigar innehavaren till tio (10) röster på bolagsstämman. För att ha rätt att delta på bolagsstämman ska aktieägaren vara registrerad i aktieboken sex bankdagar före stämman (varvid rösträttsregistreringar som gjorts av förvaltare senast fyra bankdagar före stämman kommer att beaktas) samt anmäla sitt deltagande till Bolaget senast den dag som anges i kallelsen till stämman. Om Bolaget emitterar nya aktier, teckningsoptioner eller konvertibler har aktieägarna, som huvudregel, företrädesrätt till teckning i förhållande till det antal aktier de äger sedan tidigare. Alla aktier har lika rätt till andel av Bolagets vinst och överskott vid likvidation. Rätt till utdelning tillkommer den som på den av bolagsstämman fastställda avstämningsdagen är registrerad aktieägare i den av Euroclear Sweden förda aktieboken. Bolagets stamaktier av serie B kommer att vara fritt överlåtbara i enlighet med svensk rätt vid tidpunkten för upptagande till handel på Nasdaq Stockholm.

**Utdelningspolicy**

Utdelningsnivåerna kommer utvärderas årligen baserat på Volvo Car Groups resultat efter skatt, finansiella ställning och investeringsbehov.

Volvo Car Groups fokus kommer vara att leverera enligt sin *fastest transformer*- och tillväxtstrategi genom att försöka nå de uppsatta ambitionerna för mitten av decenniet. Volvo Car Groups kapitalisering och likviden från Erbjudandet förväntas säkra möjligheten till Volvo Car Groups omställning även vid ett sämre marknadsläge. I takt med att omställningen ger effekt på medellång sikt är det Koncernens ambition att öka utdelningsnivåerna mot historiska nivåer och branschgenomsnittet.

**Var kommer värdepapperen att handlas?**

Nasdaq Stockholms bolagskommitté har den 30 augusti 2021 bedömt att Bolaget uppfyller Nasdaq Stockholms noteringskrav under förutsättning att sedvanliga villkor uppfylls, däribland att spridningskravet för Bolagets stamaktier av serie B uppfylls senast den första dagen för handel i Bolagets aktier och att Bolaget ansöker om upptagande av Bolagets aktier till handel på Nasdaq Stockholm. Första dag för handel på Nasdaq Stockholm beräknas vara den 28 oktober 2021. Aktierna kommer att handlas under kortnamnet (ticker) VOLCAR B.

**Vilka nyckelrisker är specifika för värdepapperen?**

Aktiekursen kan vara volatil och kursutvecklingen är beroende av en rad faktorer.

Eftersom en investering i aktier kan sjunka i värde finns det en risk att en investerare inte får tillbaka investerat kapital. Bolagets aktier har aldrig tidigare handlats på en aktiemarknad. Det är därför svårt att förutsäga handelsvolymerna i, eller intresset för, aktierna. Det finns följaktligen en risk att det inte vid var tidpunkt kommer att föreligga en aktiv och likvid marknad för handel i Bolagets aktier, vilket kan påverka investerarens möjligheter att få tillbaka investerat kapital. Detta utgör en betydande risk för enskilda investerare.

Volvo Car Groups förmåga att i framtiden lämna eventuell utdelning är beroende av flera faktorer.

Utdelning får endast ske om det finns utdelningsbara medel hos Volvo Car Group och med sådant belopp att det framstår som försvarligt med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av eget kapital och Volvo Car Groups konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt för ett visst räkenskapsår. Vidare påverkas Volvo Car Group möjligheter att lämna utdelning i framtiden av Koncernens framtida resultat, finansiella ställning, kassaflöden, rörelsekapitalbehov och andra faktorer. Det finns dock en risk att medel inte finns tillgängliga för utdelning under något enskilt räkenskapsår, vilket skulle minska avkastningen på en investerarens investerade kapital.

**Huvudaktieägaren kan utöva ett betydande inflytande över Koncernen.**

Bolaget är ett dotterbolag till Geely Sweden, som ytterst ägs av Geely Holding, som i sin tur ägs till 91 procent av Eric Li (Bolagets styrelseordförande) och till 9 procent av Eric Lis son Li Xing Xing. Till följd av ägarstrukturen har Huvudaktieägaren möjlighet att utöva betydande inflytande över frågor som kräver aktieägarnas samtycke, inklusive val av styrelseledamöter och godkännande av transaktioner som genomförs av Bolaget. Denna ägarkoncentration kan följaktligen komma att ha en negativ inverkan på Bolagets aktiekurs genom att Huvudaktieägaren kan fördröja, uppskjuta eller förhindra en förändring av kontrollen över Volvo Car Group och påverka fusioner samt avskräcka potentiella köpare från att lägga bud på, eller i övrigt ta kontroll över, Volvo Car Group. Huvudaktieägarens och Bolagets styrelseordförandes intressen kan avvika från, eller konkurrera med, Volvo Car Groups eller andra aktieägares intressen och Huvudaktieägaren kan komma att utöva sitt inflytande över Volvo Car Group på ett sätt som inte ligger i övriga aktieägares intressen. Sådana konflikter kan ha en negativ inverkan på Volvo Car Group verksamhet, resultat och finansiella ställning.

**Nyckelinformation om erbjudandet av värdepapper till allmänheten och/eller upptagandet till handel på en reglerad marknad****På vilka villkor och enligt vilken tidplan kan jag investera i detta värdepapper?**

Erbjudandet består av lägst 367 647 058 och högst 471 698 113 stamaktier av serie B, varav samtliga är nyemitterade aktier som erbjuds av Bolaget. Erbjudandet är uppdelat i två delar:

- Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge<sup>2</sup>
  - Erbjudandet till institutionella investerare i Sverige och i utlandet<sup>3</sup>
- Huvudaktieägaren har även förbehållit sig rätten att utöka Erbjudandet och sälja ytterligare högst 94 339 622 befintliga stamaktier av serie B.

För att täcka eventuell övertilldelning i Erbjudandet kommer Huvudaktieägaren att ställa ut en option till Joint Global Coordinators att förvärva upp till ytterligare 70 754 716 befintliga stamaktier av serie B, motsvarande högst 15 procent av det högsta antalet aktier i Erbjudandet ("**Övertilldelningsoptionen**").

2) Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge består av ett erbjudande om att förvärva högst 25 000 aktier.

3) "Institutionella investerare" omfattar privatpersoner och juridiska personer som ansöker om att förvärva fler än 25 000 aktier.

Priset per aktie i Erbjudandet ("**Erbjudandepri**set") förväntas fastställas inom intervallet 53–68 SEK per aktie ("**Prisinterval**let"). Prisintervallet har fastställts av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators, baserat på det förväntade investeringsintresset från institutionella investerare. Erbjudandepri set till allmänheten kommer inte att överstiga 68 SEK per aktie.

Erbjudandepri set kommer att fastställas av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators och förväntas offentliggöras genom ett pressmeddelande omkring den 27 oktober 2021.

Beslut om tilldelning av aktier inom ramen för Erbjudandet kommer att fattas av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators, där målet kommer vara att uppnå en god institutionell ägarbas och en bred spridning av aktierna bland allmänheten för att möjliggöra en regelbunden och likvid handel med aktierna på Nasdaq Stockholm.

Nedan följer en sammanfattning av tidplanen för Erbjudandet:

**Anmälningsperiod för allmänheten:**

19–26 oktober 2021

**Anmälningsperiod för institutionella investerare:**

19–27 oktober 2021

**Offentliggörande av Erbjudandepri set:**

27 oktober 2021

**Första dag för handel i Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm:**

28 oktober 2021

**Likviddag:**

1 november 2021

**Utspädning**

Nyemissionen av stamaktier av serie B som en del av Erbjudandet innebär att antalet aktier i Bolaget, beroende på Erbjudandepri set, kommer att öka med 367 647 058 till 471 698 113 aktier, från 2 500 000 000 till lägst 2 867 647 058 och högst 2 971 698 113 aktier, vilket motsvarar en utspädning om 12,8 till 15,9 procent av det totala antalet aktier i Bolaget efter genomförandet av nyemissionen och en utspädning om 12,5 till 15,3 procent av det totala antalet aktier i Bolaget efter genomförandet av Erbjudandet och samtliga andra förändringar i kapitalstrukturen som genomförs i samband med Erbjudandet.

**Transaktionskostnader**

Bolagets kostnader hänförliga till upptagandet till handel av Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm och Erbjudandet, inklusive arvode till rådgivare och andra uppskattade transaktionskostnader, beräknas sammanlagt att uppgå till högst cirka 310 MSEK, varav högst cirka 257 MSEK förväntas påverka resultaträkningen för oktober–december 2021. 53 MSEK är inkluderat i Volvo Car Groups räkenskaper för januari–september 2021.

**Vem är erbjudaren och/eller den person som ansöker om upptagande till handel?**

Utöver de aktier som erbjuds av Volvo Car Group har Huvudaktieägaren förbehållit sig rätten att utöka Erbjudandet och sälja ytterligare högst 94 339 622 befintliga stamaktier av serie B. Under

antagande om att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo kommer Huvudaktieägaren även erbjuda ytterligare högst 70 754 716 befintliga stamaktier av serie B i Erbjudandet. Geely Sweden är ett svenskt privat aktiebolag, bildat i Sverige, och som regleras av aktiebolagslagen (2005:551).

**Varför upprättas detta prospekt?**

**Bakgrund och motiv**

För att stödja Volvo Car Groups omställning och fortsatta tillväxt har Huvudaktieägaren och styrelsen kommit överens om att ansöka om en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm och därmed få tillgång till de svenska och internationella kapitalmarknaderna och diversifiera Volvo Car Groups ägarbas. Som ett noterat bolag efter genomförandet av Erbjudandet och noteringen på Nasdaq Stockholm kommer Volvo Car Group möjliggöra för globala institutionella investerare och allmänheten att delta i nästa fas av Koncernens värdeskapande. Huvudaktieägaren, som förvärvade Volvo Car Group 2010, avser att kvarstå som Bolagets största aktieägare. Volvo Car Group kommer därigenom att fortsätta att dra nytta av samarbete inom Geely-sfären som tillhandahåller värdefulla skalfördelar och marknadssynergier.

Bolaget kommer att genomföra en nyemission av stamaktier av serie B inom ramen för Erbjudandet. Nyemissionen förväntas tillföra en likvid till Volvo Car Group om cirka 25 000 MSEK före avdrag för kostnader hänförliga till Erbjudandet, vilka beräknas uppgå till högst cirka 310 MSEK. Av nettolikviden om cirka 24 690 MSEK avses cirka 70 procent att användas till att finansiera Volvo Car Groups omställning till att bli en fullständigt elektrifierad biltillverkare, genom investeringar i batteriförsörjning i Europa, USA och Kina och investeringar i internt framtagna elmotorer. Därutöver avses cirka 30 procent av nettolikviden användas för att finansiera Volvo Car Groups fortsatta tillväxtresa genom investeringar i produktionskapacitet för tillväxt bortom 1,2 miljoner bilar och att finansiera Volvo Car Groups tekniska utveckling genom mjukvaruutveckling och omställningen till en mer direkt försäljningsmodell. Volvo Car Group kommer inte att erhålla någon likvid från Huvudaktieägarens eventuella försäljning av aktier inom ramen för Erbjudandet.

**Rådgivares intressen**

Managers agerar som Volvo Car Groups finansiella rådgivare i samband med Erbjudandet och noteringen på Nasdaq Stockholm. Managers (samt till dem närstående företag) har från tid till annan inom ramen för den löpande verksamheten tillhandahållit, och kan i framtiden komma att tillhandahålla, olika bank-, finansiella-, investerings-, kommersiella och andra tjänster åt Volvo Car Group för vilka de erhållit, respektive kan komma att erhålla, ersättning. Vidare är Managers (samt till dem närstående företag), förutom Carnegie, långgivare till Volvo Car Group.



# Risikfaktorer

*En investering i värdepapper är förenad med risk. Inför ett eventuellt investeringsbeslut är det viktigt att noggrant analysera de riskfaktorer som bedöms vara av betydelse för Volvo Car Group och aktiens framtida utveckling. Det gäller bland annat risker som är hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch, legala risker, finansiella risker samt risker relaterade till Erbjudandet och upptagandet till handel på Nasdaq Stockholm. Nedan beskrivs de riskfaktorer som för närvarande bedöms vara väsentliga för Volvo Car Group och dess aktier. Riskfaktorernas väsentlighet har bedömts på grundval av sannolikheten för deras förekomst och den förväntade omfattningen av deras negativa effekter. De riskfaktorer som för närvarande bedöms mest väsentliga presenteras först i varje kategori, medan riskfaktorerna därefter presenteras utan särskild rangordning. Redogörelsen nedan är baserad på information som är tillgänglig och bedömningar gjorda per dagen för detta perspekt.*

## **Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch**

### ***Volvo Car Group är föremål för makroekonomiska och geopolitiska risker***

Efterfrågan på bilar påverkas av en rad olika faktorer, bland annat den globala ekonomins tillväxttakt, valutakursförändringar, kredit-tillgång och skuldsättningsnivåer, utvecklingen på finansmarknaderna, konsumenternas disponibla inkomster, konsumenternas framtidstro, BNP-tillväxt, statsskuld i förhållande till BNP, arbetslöshetsnivåer, räntenivåer, miljö-, skatte- och tullpolitik, säkerhetsföreskrifter, fraktkostnader samt priser på fordon, bränsle och el. Historiskt har bilbranschen påverkats kraftigt vid ekonomiska inbromsningar på grund av en minskad efterfrågan på bilar.

I mars 2018 införde USA importtullar på råvaror som stål och aluminium, vilket ledde till att EU och Kina senare under året införde egna importtullar som vedergällning. Eftersom Volvo Car Group exporterar bilar mellan dessa jurisdiktioner hade importtullarna en negativ inverkan på Koncernens kostnader och lönsamhet 2018 och i något mindre utsträckning 2019. Koncernen ändrade därför sin produktions- och exportorganisation. Denna typ av tullar och andra tullar på bilar, råvaror eller produkter som är viktiga för Koncernens verksamhet har tidigare lett till högre priser på bilar, råvaror eller produkter och kan komma att göra det igen. Det kan då visa sig att Koncernen inte kan överföra dessa kostnader på kunderna. Ökade handelshinder kan få en negativ inverkan på hela bilbranschen och på globala och viktiga ekonomiska faktorer som BNP-tillväxt, arbetslöshetsnivåer, räntenivåer och inflation. En ökad polarisering i den globala ekonomin kan skapa större skillnader mellan olika regioner och leda till ökad protektionism. Detta skulle kunna leda till ökade kostnader och försämrad lönsamhet för Volvo Car Group.

Volvo Car Group bedriver främst verksamhet i Europa, Kina och USA. De ekonomiska förhållandena på dessa marknader kan variera betydligt och förändras av många olika skäl. Under 2020 utgjorde Volvo Car Groups omsättning i Europa, Kina och USA 46, 23 respektive 15 procent av den totala omsättningen. Volvo Car Groups lönsamhet kan påverkas negativt av marknadsdynamiken i någon av dessa regioner. De senaste åren har de ekonomiska förhållandena på Koncernens huvudmarknader påverkats av geopolitiska och andra händelser. I Västeuropa kan en begränsad ekonomisk tillväxt i kombination med osäkerheten kring Storbritanniens och EU:s relation efter "Brexit" samt geopolitiska konflikter i närliggande regioner komma att påverka efterfrågan negativt. Storbritannien är en viktig exportmarknad för Volvo Car Group och stod för 6 procent av omsättningen 2020. En försämrad relation mellan Storbritannien och EU kan därför påverka försäljningen negativt. Vidare kan en ekonomisk inbromsning i Kina påverka efterfrågan på Koncernens bilar

och tjänster i Kina och övriga Asien. I USA utgör en fortsatt politisk polarisering och lägre produktionsnivåer en risk för landets ekonomi och kan påverka kundernas förmåga och villighet att investera. Negativ utveckling i någon av dessa regioner inom handels- och finanspolitik, ekonomiska och politiska händelser samt en minskad efterfrågan på bilar rent allmänt eller på Koncernens bilar kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups resultat och lönsamhet.

Efterfrågan på bilar för personligt bruk påverkas i allmänhet av kundernas köpkraft och deras ekonomiska framtidstro samt av förändringar inom mode och andra trender. Efterfrågan på bilar för kommersiellt bruk påverkas däremot främst av företagskundernas finansiella ställning och investeringsvilja (som till exempel beror på deras framtida affärsutsikter) och tillgången till finansiering. Svag makroekonomisk miljö, restriktiv utlåning, högre räntor och/eller en svag framtidstro hos konsumenter i allmänhet samt en minskning av de potentiella kundernas disponibla inkomster, finansiella flexibilitet eller investeringsvilja kan leda till att befintliga och potentiella kunder avstår från att köpa ny bil, skjuter upp ett köp eller köper en mindre och enklare modell till ett lägre pris. Allt detta kan väsentligt försämra efterfrågan på Volvobilar.

### ***Volvo Car Group är beroende av sin förmåga att kunna upprätthålla och förbättra prissättning och lönsamhet***

Den globala bilindustrins premiumsegment präglas av hård konkurrens, vilket har resulterat i att många biltillverkare använder sig av marknadsföringserbjudanden för att öka efterfrågan och för att behålla och vinna marknadsandelar. Historiskt har dessa erbjudanden bestått av en kombination av förmånliga finansierings- eller leasinglösningar, rabatter och liknande erbjudanden. Detta innebär att Koncernen kanske inte kan sätta priser som täcker ökade kostnader för marknadserbjudanden, råvaror och annat eller för negativa effekter av valutakursförändringar, däribland de prismässiga fördelar som utländska konkurrenter kan ha på grund av en svagare hemmavaluta. Som exempel kan nämnas att Volvo Car Groups bruttoresultat 2020 minskade till följd av en negativ effekt av förändrade valutakurser om -4 460 MSEK. Om konkurrenter fortsätter med, eller utökar, sådana erbjudanden och prisåtgärder kan detta få en negativ inverkan på Koncernens lönsamhet.

Volvo Car Groups förmåga att upprätthålla eller förbättra sina priser hör vidare samman med att Koncernen är verksam inom premiumsegmentet och därför kan ta ut högre priser för sina bilar. Om kundernas uppfattning av Volvo Car Group förändras, till exempel om Volvo Car Group inte lyckas tillgodose deras önskemål i fråga om design, formgivning, teknik eller kvalitet, vilket gör att de inte längre betraktar Volvo Car Group som ett premiummärke, kan detta påverka Volvo Car Groups förmåga att upprätthålla eller förbättra

sina priser. Volvo Car Group måste även kunna anpassa sina bilar till ny teknik, som elbaserad teknik, för att kunna förbättra sina priser (se även ”–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till utveckling av ny teknik” nedan). Vidare kan priserna på Koncernens bilar med förbränningsmotor påverkas negativt om kunderna utvecklar en negativ uppfattning om dessa (se även ”–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till utsläpp från förbränningsmotorer” nedan).

Mogna eller utvecklade marknader som Västeuropa och USA har redan en stor andel bilägare, och både antalet bilägare och antalet fordonskilometer kan ligga nära sin mättnadspunkt. Hård konkurrens i kombination med marknadsmättnad kan leda till minskad försäljning och lönsamhet på dessa utvecklade marknader. Dessutom kommer en mognare marknad för helt elektriska bilar, med ett större utbud och med nästa generations billigare batterier, sannolikt att resultera i lägre priser för dessa bilar. Om Volvo Car Group inte lyckas sänka sina produktionskostnader för helt elektriska bilar när marknadsdynamiken förändras kan detta få en negativ inverkan på Koncernens lönsamhet. Det finns således en risk att Koncernen inte lyckas upprätthålla eller förbättra priserna på sina bilar i samband med teknikskiften eller att Volvo Car Group inte kan upprätthålla lönsamheten när de västeuropeiska och amerikanska marknaderna är mättade. Sådana händelser skulle kunna få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups lönsamhet och marginaler.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till störningar i leverantörskedjan, inklusive den globala bristen på halvledare***

Koncernen förlitar sig på ett globalt nätverk av leverantörer för att få tillgång till råvaror, delar, system, mjukvara och komponenter till bil tillverkningen. Under 2020 köpte Volvo Car Group varor och tjänster från totalt cirka 9 700 leverantörer och från cirka 1 700 produktionsanläggningar globalt och dessa är föremål för bland annat regulatoriska, geopolitiska, geografiska, operationella, finansiella, miljömässiga och andra risker. Koncernen är således exponerad för störningar i leverantörskedjan och dess möjlighet att anskaffa material i tid, på ett kostnadseffektivt sätt eller överhuvudtaget få tag på insatsvaror påverkas av en rad olika faktorer.

Under det första kvartalet 2021 uppstod exempelvis en global brist på halvledare, främst till följd av att efterfrågan på konsumentelektronik ökade under covid-19-pandemin. Halvledarbristen har fortsatt under resten av 2021 och bedöms ha resulterat i ett produktionsbortfall för bilbranschen på 4,0 miljoner bilar under det första halvåret 2021 och för tredje respektive fjärde kvartalet 2021 är motsvarande uppskattade produktionsbortfall på 3,4–3,8 miljoner bilar respektive 0,3 miljoner bilar.<sup>1</sup> Halvledare är nödvändiga för Koncernens produktion eftersom de ingår i datachip som används i praktiskt taget all fordonselektronik. Den globala halvledarbristen, i kombination med nya nedstängningar till följd av deltavarianten av covid-19, ledde till tillfälliga tillverkningsstopp vid Volvo Car Groups fabriker i Kina, USA, Belgien och Sverige under det första, andra och tredje kvartalet 2021. De tillfälliga tillverkningsstoppen resulterade i minskade produktionsvolymerna som, vid vissa anläggningar, inte bedöms vara möjliga att återhämta. Under det andra halvåret 2021 förväntar sig Volvo Car Group att situationen kommer att medföra att det blir svårt för Koncernen att uppnå försäljningsvolymerna motsvarande dem som uppnåddes under samma period 2020,

vilket kommer att ha en negativ inverkan på Volvo Car Groups intäkter och resultat under det andra halvåret 2021. Det är för närvarande inte möjligt att förutse när den globala halvledarbristen – och de därmed sammanhängande konsekvenserna – kommer att upphöra, men Koncernen förväntar sig att situationen under resten av 2021 kommer att vara utmanande men kontinuerligt förbättras. Det finns en risk att den globala halvledarbristen, samt nedstängningar till följd av covid-19-pandemin, kommer att fortsätta störa Koncernens tillverkning och få en väsentlig negativ inverkan på dess tillverkning och försäljning samt att den blir mer långvarig än förväntat.

För vissa delar av sin verksamhet är Volvo Car Group beroende av ett begränsat antal leverantörer. För exempelvis automatväxellådor och batterier förlitar sig Koncernen på en respektive ett fåtal leverantörer, vilka även förser flertalet av Koncernens konkurrenter med automatväxellådor respektive batterier. Volvo Car Group är således exponerat för en koncentrationsrisk om leverantörer som dessa inte skulle utföra sina tjänster i tid. Utöver detta har Volvo Car Groups enda leverantör av automatväxellådor ingen långsiktig förpliktelse att leverera automatväxellådor, vilket exponerar Koncernen för risken att leverantören avslutar sitt avtal med Koncernen. Volvo Car Group använder sig också till viss del av mellanhänder för inköp av vissa komponenter till Koncernens bilar, såsom halvledare. Upplägget med mellanhänder innebär att Koncernen typiskt sett erhåller begränsade garantier för defekta komponenter (om alls några). Följaktligen bär Volvo Car Group risken och ansvaret för kostnaderna för sådana defekta komponenter under hela livscykeln för Koncernens bilar. Dessutom är Koncernen exponerad för leveransstörningar till följd av naturkatastrofer eller olyckor orsakade av människor. Katastrofer och olyckor kan medföra stora kostnader och göra att viktiga produktionsmaterial från drabbade områden försenas eller inte levereras alls. Detta kan få en negativ inverkan på Volvo Car Groups förmåga att upprätthålla sin nuvarande och förväntade produktionsnivå och därmed påverka Koncernens omsättning och driftkostnader negativt. Betydande störningar i Volvo Car Groups leverantörskedja och brist på viktiga råvaror i framtiden kan få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens resultat. Dessutom innefattar vissa av Volvo Car Groups leveransavtal och inköpsordrar åtaganden från Koncernen om att köpa stora mängder eller löper med långa avtalstider. Behovet av vissa varor som Volvo Car Group har åtagit sig att köpa kan dock komma att minska eller inte längre vara relevant för Koncernen till följd av att Koncernens ställer om sin verksamhet, till exempel Volvo Car Groups fokus på fullständig elektrifiering. Om Volvo Car Group upphör att köpa varor, men enligt volymförbindelser eller på annat sätt har åtagit sig att köpa varor, kan det leda till skadeståndskrav från de påverkade leverantörerna för att Koncernen inte fullgör sina åtaganden enligt de relevanta avtalen.

Historiskt har ogynnsamma ekonomiska förhållanden och minskad bilförsäljning fått en väsentlig finansiell inverkan på Koncernens leverantörer. Om efterfrågan på bilar minskar och om Koncernens leverantörer inte har tillräcklig tillgång till finansiering kan detta medföra att vissa komponenter inte finns tillgängliga när de behövs. Dessutom skulle leverantörskedjorna påverkas negativt om en global bil tillverkare blir insolvent, vilket i sin tur skulle kunna få ytterligare negativa effekter på Koncernens produktion, resultat och finansiella ställning.

<sup>1</sup>) Källa: IHS Markit Automotive Semiconductor Issue, 20 september 2021.

### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till dess internationella verksamhet**

Volvo Car Group är verksam i fler än 100 länder och Koncernen har tillverkning och annan verksamhet på ett antal olika geografiska marknader. Verksamheten kan därför påverkas av sådant som politisk instabilitet, krig, förändrade diplomatiska relationer, terrorism, protektionism, regionala och/eller multinationella konflikter, naturkatastrofer, infrastrukturrella störningar, bränslebrist/prisförändringar, epidemier och strejker på en eller flera geografiska marknader. Till följd av sin internationella verksamhet, i synnerhet på tillväxtmarknader, är Koncernen dessutom exponerad för ytterligare risker, såsom negativa förändringar av ekonomisk politik eller regeringspolitik, oförutsebara lagändringar, inkonsekvent tillämpning av befintliga lagar och regler, oklara regelverk och beskattningssystem samt olikheter i affärsmetoder och anställningssystem. Betydande eller långvariga störningar eller förseningar av Volvo Car Groups verksamhet kopplad till dessa risker kan få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens internationella verksamhet och förmåga att utöka denna verksamhet.

Volvo Car Group är också verksam i flera länder med förhöjd risk kopplad till handel och ekonomiska sanktioner/exportrestriktioner, inklusive länder som omfattas av restriktiva åtgärder såsom Ryssland och Ukraina, och Koncernen är förpliktad att följa både USA:s och EU:s sanktioner och exportrestriktioner (se även ”–*Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till bristande regelefterlevnad och internkontroll*” nedan). Dessutom blir USA:s regerings åtgärder gällande exporten av vissa teknologier till USA från Kina alltmer genomgripande. I mars 2021 utfärdade USA:s handelsdepartement (Eng. *U.S. Department of Commerce*) ett interimistiskt slutligt beslut som handelsdepartementet kan använda för att identifiera och eventuellt förbjuda överföring inom teknologi och service för information och kommunikation (”**ICTS**”) som utgör en oskäligen eller en oacceptabel risk för nationell säkerhet. Detta inkluderar ämbeten eller personer som inte är från USA och som är utvalda ”utländska motparter” till USA, vilket innefattar Kina. Givet att Volvobilar skulle kunna införliva ICTS från företag anslutna till den Kina-baserade Geely-sfären, till exempel om och när Volvo Car Group förlitar sig på system, lösningar eller kompletta bilar levererade och tillverkade av företag inom Geely-sfären, skulle dessa och andra liknande åtgärder kunna leda till ytterligare restriktioner för exporten av viss teknik, inklusive bilar, till USA från Kina, som eventuellt skulle kunna ha en negativ inverkan på Volvo Car Groups försäljning i USA.

Kina är en viktig marknad för Volvo Car Groups framtida tillväxt. Koncernens förmåga att utöka sin kinesiska verksamhet är beroende av ett antal faktorer, däribland makroekonomiska förhållanden och andra marknadsförhållanden samt politiska faktorer och Volvo Car Group kan påverkas negativt av komplexiteten, osäkerheten och förändringar i de kinesiska lagar som reglerar bilbranschen. Detsamma gäller frågor som rör informationsdelning, cybersäkerhet och internet. Vidare är Volvo Car Group beroende av en rad olika myndighetsgodkännanden, licenser, tillstånd och registreringar i samband med sin verksamhet i Kina och med tanke på den osäkra regulatoriska miljön finns det en risk att Koncernen inte kan få eller behålla alla de tillstånd, licenser, registreringar och godkän-

nanden som krävs för verksamheten. Volvo Car Groups verksamhet, samt dess kinesiska samarbetspartners verksamheter, kan också påverkas av eventuella ingripanden från den kinesiska regeringen rörande, till exempel, informationsdelnings- och cybersäkerhetsfrågor. Risken för sådana ingripanden kan öka i samband med en börsnotering av Volvo Car Group eller någon av dess partners och skulle kunna leda till försäljnings- eller marknadsföringsförbud för vissa produkter. Till exempel utfärdade CRO under den kinesiska cyberspaceadministrationen (Eng. *Cyberspace Administration of China*) den 10 juli 2021 ett förslag till administrativa åtgärder avseende cybersäkerhet. Om de administrativa åtgärderna träder i kraft i sin nuvarande lydelse kommer det kräva att den som behandlar personuppgifter i Kina och som innehar mer än en miljon användares personuppgifter ansöker om en så kallad cybersäkerhetsgranskning vid en planerad börsnotering utomlands. CRO kan dessutom, i enlighet med de föreslagna administrativa åtgärderna, i vissa situationer inleda en cybersäkerhetsgranskning, till exempel om CRO anser att en nätverksprodukt eller -tjänst, databehandlingsaktivitet eller en börsnotering påverkar eller kan komma att påverka nationell kinesisk säkerhet. Per dagen för detta prospekt har inget slutligt lagförslag presenterats, vilket innebär att Volvo Car Group inte har kunnat lämna in någon ansökan om cybersäkerhetsgranskning. Om de föreslagna administrativa åtgärderna skulle träda i kraft och Volvo Car Group skulle bli föremål för en sådan granskning och inte bedöms uppfylla tillämpliga dataskyddsregler riskerar Koncernen att påföras administrativa sanktioner på upp till 10 MCNY (cirka 14 MSEK). Därtill kan Volvo Car Group komma att åläggas betydande begränsningar avseende sin verksamhet i Kina eller så kan Koncernens nödvändiga kinesiska licenser helt eller delvis komma att återkallas. Dessutom kan andra kinesiska tillsynsmyndigheter inom ramen för sina respektive befogenheter också komma att granska Volvo Car Groups verksamhet, vilket ökar risken för tillsynsåtgärder och sanktioner. Slutligen kan Volvo Car Group komma att drabbas av negativ publicitet, vilket skulle riskera att väsentligt skada Bolagets anseende och konkurrenskraft. Dessa händelser riskerar att ha en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning samt på dess möjligheter att utföra sin verksamhet och på dess marknadsställning i Kina.

Dessutom har förslag på ändringar av vissa politiska, ekonomiska och sociala villkor, lagar och policyer lagts fram i Kina. Ett exempel är reglerna om att utländska personbilskoncerner ska kunna äga mer än 50 procent av sin kinesiska tillverkningsverksamhet (se även ”–*Volvo Car Group är beroende av sin förmåga att bibehålla fördelarna med sitt kinesiska ägarskap och närstående varumärken och företag i Geely-sfären*” nedan). Vidare är regleringen av vissa områden gällande fordon som drivs med ny energi, såsom regler kring smarta fordon, autonom körning och datasäkerhet för fordon, fortfarande under utredning och det råder därför osäkerhet kring den framtida regulatoriska miljön i Kina (se även ”–*Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till lagar och regler hänförliga till bilindustrin*” nedan). Resultaten av eventuella förändringar i Kinas regulatoriska miljö är mycket svåra att förutspå och utgör en betydande risk för Volvo Car Groups kinesiska verksamhet.



### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till direkta kunderbidanden**

Direkta relationer med kunderna blir allt vanligare i bilbranschen. Kundernas förväntningar kommer sannolikt att förändras mycket snabbt när många nya marknadserbudanden växer fram. Historiskt har Volvo Car Group varit en traditionell biltillverkare av originalutrustning, men Koncernen ställer om sin affärsmodell med beaktande av kundernas förändrade behov och sätt att få tillgång till varor och tjänster. Volvo Car Group arbetar för närvarande med att förändra sättet att nå marknaden för att underlätta försäljning direkt till kund och onlineförsäljning, till exempel genom att erbjuda abonnemangslösningar, såsom Care by Volvo, mobilitetslösningar, såsom Volvo Car Groups mobilitetstjänst M – Volvo Car Mobility, samt erbjudanden kopplade till mobilitetslösningar (Eng. *Mobility-as-a-Service*, "MaaS"), såsom framtidens autonoma taxibilar. Det finns en risk att denna omställning antingen sker alltför långsamt eller alltför snabbt för att stämma överens med kundernas önskemål. Även efter omställningen kommer Volvo Car Group att vara beroende av återförsäljare och samarbetspartners, och det finns en risk att det befintliga nätverket av återförsäljare uppfattar förändringarna som ett hot och börjar motarbeta utvecklingen eller ifrågasätta sin relation till Volvo Car Group. Om förtroendet för Volvo Car Group skulle minska eller om Koncernen misslyckas med att erbjuda produkter som överensstämmer med kundernas önskemål skulle detta allvarligt påverka Koncernens utveckling och skulle kunna få en väsentlig inverkan på dess resultat. Dessutom är direktförsäljning förbjudet i en majoritet av delstaterna i USA men Volvo Car Group kommer dock tillsammans med sina återförsäljare erbjuda olika kundlösningar med målet att leverera samma kundupplevelse som där direktförsäljning till kunder är legalt möjligt. Det finns en risk att vissa aspekter av en sådan lösning kan bryta mot tillämpliga förbud mot direktförsäljning till kunder. Vidare kommer Volvo Car Groups ökade fokus på direkta kunderbidanden medföra att Koncernen måste erbjuda konsumentfinansiering, något som annars brukar skötas av återförsäljare med hjälp av externa parter (se även "–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till tillgång till och kostnad för konsumentfinansiering" nedan).

Volvo Car Group erbjuder abonnemangstjänster, bland annat genom Care by Volvo, som är en användningsbaserad modell som fokuserar på tillgång snarare än ägande. Istället för att köpa en ny eller begagnad bil betalar kunden en förutbestämd månadsavgift för att få tillgång till en bil. När abonnemanget avslutas återlämnas bilen till Koncernen. I Tyskland, som var den första marknaden där abonnemangserbudandet Care by Volvo lanserades var 6,1 procent av försäljningen 2020 hänförlig till abonnemang. Abonnemangserbudandena, såsom Care by Volvo, befinner sig fortfarande i utvecklingsfas och Koncernens framtida framgång beror till viss del på om kunderna vill använda abonnemangstjänster som Care by Volvo och M – Volvo Car Mobility, som tillhandahåller bildelning. Eftersom Koncernen ansvarar för bilarna både under och efter abonnemangsperioden är den också beroende av att en lönsam andrahandsmarknad utvecklas för bilarna som används i abonnemangserbudandena. Om Volvo Car Group inte lyckas utnyttja de återlämnade bilarna på ett lönsamt sätt kan detta få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens finansiella ställning (se även "–Finansiella risker–Volvo Car Group är föremål för restvärderisk i sin verksamhet" nedan). Volvo Car Group överväger nya finansierings-

lösningar utanför balansräkningen för bilar som används i abonnemangserbudanden, exempelvis genom en lösning där en tredjepartsägd fond kommer att äga bilarna som abonneras genom Care by Volvo. För närvarande ägs de flesta av de bilarna av Volvo Car Group och redovisas som tillgångar i Koncernens balansräkning. Det finns en risk att Volvo Car Group inte lyckas införa sådana nya finansieringslösningar utanför balansräkningen, vilket således kan resultera i ett ökat finansieringsbehov eftersom Volvo Car Group strävar efter att expandera sitt abonnemangserbudande framöver. En större övergång från traditionella finansieringsformer, där kunden köper bilen, till abonnemangsbaserade modeller kan således öka Koncernens finansieringsbehov väsentligt.

Volvo Car Groups omställning från en traditionell biltillverkare till ett konkurrenskraftigt företag inom mobilitetssegmentet med direkta kunderbidanden kan ta flera år. Koncernen behöver utveckla sättet kunderna får tillgång till dess tjänster och även hantera interna kapacitets- och processförändringar. I och med övergången till försäljning direkt till konsument och onlineförsäljning kommer Volvo Car Group även att erbjuda fler närliggande tjänster, exempelvis försäkringar, vilka är föremål för tillsyn från myndigheter och kan därför exponera Koncernen för risker kopplade till regelefterlevnad (se även "–Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till bristande regelefterlevnad och internkontroll" nedan). Det finns också en risk att Volvo Car Group inte förmår genomföra omställningen i egen regi utan tvingas förvärva kompetens eller affärslösningar. Flera andra marknadsaktörer och konkurrenter till Volvo Car Group, däribland traditionella biltillverkare, har redan inlett samarbeten för att klara en övergång. Exempelvis samarbetar Daimler med Reach Now och BMW med Mooveit. Dessutom har konkurrerande mobilitetserbudanden lanserats av nya aktörer, såsom MaaS Global, stora teknikföretag, såsom Google och städer, såsom Wien, Österrike. Vidare ökar antalet banbrytande tredjepartsaktörer på mobilitetsmarknaden, i form av leverantörer och marknadsplatser med gedigen erfarenhet av onlineförsäljning, såsom Carwow, Cluno, LeasePlan, CarMax och Caravana (se även "–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till konkurrensrättslig lagstiftning" nedan). Risken att Volvo Car Groups direkta kunderbidanden inte visar sig vara konkurrenskraftiga utgör därför en mycket betydande risk för dess verksamhet.

Det finns en risk att Volvo Car Group inte lyckas integrera mobilitetslösningar och direkta kunderbidanden i sina befintliga erbjudanden på ett framgångsrikt och lönsamt sätt, inte lär sig matcha utbud och efterfrågan eller inte inser vilka kompetenser som krävs för att uppnå en framgångsrik och lönsam position i mobilitetssegmentet. Detta skulle kunna leda till att Volvo Car Group inte förmår konkurrera framgångsrikt inom mobilitetssegmentet, vilket kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet, resultat och finansiella ställning.

### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till covid-19-pandemin**

I mars 2020 klassade världshälsoorganisationen, WHO, spridningen av covid-19 som en pandemi. Påverkan och långvarigheten av pandemin har haft och fortsätter att ha ihållande konsekvenser på människor, samhällen, företag och finansiella marknader över hela världen, inklusive på Volvo Car Groups huvudmarknader (Europa, Kina och USA). Detta har bland annat resulterat i globala

leverantörskedjor har störts och lett till en betydande nedgång i kundernas efterfrågan och konsumtion, vilket har fått en negativ inverkan på bilindustrin (se även "–Volvo Car Group är föremål för makroekonomiska och geopolitiska risker" ovan).

Covid-19-pandemin har påverkat Volvo Car Groups verksamhet på flera sätt. Under det första halvåret 2020 ledde en minskad efterfrågan på Koncernens samtliga marknader till minskade försäljningsvolym, med ett kraftigt försämrat resultat och kassaflöde som följd. Som en direkt effekt av covid-19-pandemin minskade försäljningen med 5,8 procent, från 703 534 bilar 2019 till 662 625 bilar 2020. Vidare ledde nationella och regionala nedstängningar och begränsningar av rörlighet och sociala kontakter till störningar i leverantörskedjan och till korta, tillfälliga produktionsstopp i Volvo Car Groups fabriker i Kina, Belgien, Sverige och USA under delar av det första halvåret 2020, vilket i sin tur påverkade Koncernens förmåga att leverera bilar under vissa begränsade perioder. Nedstängningar gjorde också att kunder i många länder inte hade möjlighet att köpa eller leasa nya bilar hos fysiska återförsäljare. Under 2020 minskade Volvo Car Groups bruttoresultat till 46 020 MSEK jämfört med 52 070 MSEK 2019, vilket resulterade i att bruttomarginalen minskade<sup>2</sup> från 19,0 till 17,5 procent. Rörelseresultatet (EBIT) minskade till 8 516 MSEK 2020 jämfört med 14 303 MSEK 2019, vilket resulterade i att EBIT-marginalen minskade<sup>2</sup> från 5,2 procent till 3,2 procent.

Beroende på vilka nationella åtgärder som vidtas framöver, eventuell ekonomisk nedgång till följd därav och karaktären av en eventuell återhämtning samt effekterna av deltavarianten och andra varianter av viruset, skulle den pågående covid-19-pandemin kunna försvaga Volvo Car Groups förmåga att verka framgångsrikt i framtiden. Bland annat kan nedstängningar i vissa regioner leda till försämrad produktionstakt eller produktionsstopp vid Koncernens anläggningar. Vidare kan förseningar eller störningar i leverantörskedjan för bildelar, komponenter, råvaror och andra material uppstå. Störningar kan också orsakas av att Koncernens personalstyrka och företagsledning inte har möjlighet att utföra sitt arbete. I synnerhet kan problem relaterat till den framtida utvecklingen, distributionen och effektiviteten av vaccin samt spridningen av nya virusvarianter leda till att myndigheter och företag inför nya restriktioner eller att många väljer att fortsätta att självisolera eller inte delta i ekonomin i samma utsträckning som före pandemin under en längre period. Dessa och andra faktorer kan göra att det dröjer innan ekonomisk aktivitet återgår till nivåerna före pandemin och att de europeiska, kinesiska och amerikanska ekonomierna och andra större globala ekonomier drabbas av en recession. Trots att en viss ekonomisk återhämtning redan pågår är den ojämn, med mycket stora skillnader regionerna emellan. Det är osäkert hur länge den kommer att pågå och vad slutresultatet blir. Ju längre covid-19-pandemin påverkar aktiviteten på de platser där Volvo Car Group verkar, desto större är sannolikheten för att den får en betydande och långvarig inverkan på Koncernen. Covid-19-pandemin förändras hela tiden, och det är svårt att förutse dess slutliga negativa inverkan på Volvo Car Group. Pandemin medför såldes en fortsatt hög osäkerhet och betydande risk för Koncernen och kan få en väsentlig negativ inverkan på dess omsättning, nettotillgångar, kassaflöde, finansiella ställning och resultat.

<sup>2</sup>) Se <sup>3</sup> Utvald historisk finansiell information–Nyckeltal<sup>3</sup>.

### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till förändrade konsumentbeteenden**

Volvo Car Groups fortsatta framgång beror till viss del på dess förmåga att upptäcka och definiera trender inom bilindustrin. Det är viktigt att kunna förutse och snabbt reagera på förändrade konsumentbeteenden och trender som gäller bilarnas design, formgivning, teknik och produktion samt prissättning och kostnad för ägande. Volvobilarna måste tilltala en bred kundbas vars preferenser kan förändras snabbt och är svåra att förutse. Kunderna påverkas av faktorer som bekvämlighet, design, uppkoppling, miljöaspekter och socialt ansvar samt den fortskridande urbaniseringen. Volvo Car Group är under ständig press att utveckla nya produkter och förbättra befintliga produkter på allt kortare tid. Dessutom kan Koncernen tvingas göra stora investeringar som förberedelser inför framtida konsumentbeteenden som gäller efterfrågan och preferenser kring sådant som ny drivlina, elektrifiering och autonom körning. Att utvärdera och tillfredsställa kundernas önskemål har blivit alltmer komplext på senare år, eftersom Volvo Car Group strävar efter att förstärka sin position på befintliga marknader och fortsätta expandera till nya geografiska marknader. Det finns en risk att Volvo Car Group missbedömer trender och konsumentpreferenser på enskilda marknader eller andra förändringar i efterfrågan, upptäcker dem för sent eller misslyckas med att anpassa sina produkter och tjänster efter dem. Detta skulle kunna resultera i att Volvo Car Groups försäljning på kort sikt minskar och att Koncernen och dess återförsäljare blir stående med ett överskott av delar till vissa bilar och missar möjligheter med andra. Vidare är det möjligt att de investeringar som krävs för att utveckla, tillverka och sälja en bil inte ger förväntad avkastning (eller någon avkastning alls).

Dessutom väljer både privatpersoner och företag i allt större utsträckning alternativ till privatägda fordon, särskilt i samband med växande urbanisering, bildelning och sökandet efter alternativ till traditionellt bilägande. Det är också möjligt att kunder kommer att föredra erbjudanden om bil som en tjänst (Eng. *Car-as-a-Service*, "CaaS"), dvs. korttidsanvändning i form av bildelning eller abonnemangslösningar som Care by Volvo. Vidare kan förändringar av den urbana mobiliteten komma att öka efterfrågan på mobilitetslösningar som ett alternativ till personligt ägda transportmedel. Det finns en risk att Volvo Car Groups abonnemangslösning Care by Volvo och mobilitetslösningar som M – Volvo Car Mobility inte motsvarar konsumenternas efterfrågan eller inte lanseras snabbt nog, vilket kan försvaga Volvo Car Groups konkurrenskraft och leda till minskad omsättning. Dessutom gör många städer kraftfulla satsningar på en miljövänlig infrastruktur med spårvagnsnät, light rail-tåg och tunnelbana, och främjar därmed alternativ till bilkörning. I kombination med ökande kostnader för biltransporter av både människor och varor, tätare trafik och parkeringsbrist i storstäderna, högre bränslekostnader, trängselavgifter samt ökad miljömedvetenhet kan dessa faktorer minska efterfrågan på Volvobilar.

### **Volvo Car Group är föremål risker relaterade till konkurrens**

Den globala bilindustrin, inklusive premiumsegmentet där Volvo Car Group verkar, präglas av hård konkurrens som förväntas öka ytterligare. Konkurrensmiljön påverkas av en rad faktorer, bland annat designen, kvaliteten och funktionerna för bilarna och relaterade tjänster, innovation, säkerhet, utvecklingstid, tid till marknaden, kostnadskontroll, prissättning, driftsäkerhet, bränsleekonomi, miljö-

påverkan eller uppfattad miljöpåverkan, kundtjänst och finansieringsvillkor. Snabba tekniska förändringar inom branschen har möjliggjort alternativa ägarmodeller såsom bildelningstjänster, korttidsanvändning och abonnemangslösningar. Volvo Car Group är därför i allt högre grad föremål för konkurrens även från etablerade företag och startups som ändrar spelplanen för den traditionella bilindustrin. Som exempel kan nämnas företag som fokuserar på teknisk innovation och produktinnovation, som Alphabet, Alibaba, Apple, Argo, Samsung, Panasonic, Here, Intel och NVIDIA, mobilitetsföretag som Uber, Lyft, DiDi och Baidu samt, när det gäller onlineförsäljning, företag som CarWow, Amazon, Carvana och Cluno. Sådana företag har traditionellt sett inte betraktats som konkurrenter inom bilindustrin men har alla tagit sig in på olika områden som idag är del av den bredare bilindustrin. Dessa företag intensifierar därmed konkurrensen ytterligare och de kan även ha betydligt större resurser än Volvo Car Group. Eftersom Volvo Car Group har antagit en ambition för mitten av decenniet om att utveckla 50 procent av sin mjukvara internt kan Koncernen också komma att konkurrera med företag som inriktar sig på teknologi och produktinnovation kopplat till mjukvaruutveckling.

Till följd av att bilbranschen präglas av hård konkurrens, är kapitalintensiv och kräver stora investeringar, samtidigt som lönsamheten till viss del är beroende av försäljningsvolym och skalfördelar, finns det en trend mot konsolideringar och strategiska partnerskap för bland annat tillverkning, maskiner, forskning och utveckling, produktutveckling, design och teknik. Under 2018 fusionerade exempelvis BMW och Daimler sina affärsenheter för mobilitetstjänster. Om konsolideringen bland Volvo Car Groups konkurrenter fortsätter och fler strategiska avtal ingås är det möjligt att konkurrenterna bättre kan utnyttja skalfördelar och möjliga kostnadsbesparingar, vilket skulle kunna påverka Koncernens konkurrenskraft negativt. Vidare finns det en risk att konkurrenter som ingår strategiska allianser och vidtar andra åtgärder som ökar konkurrensen gör att Volvo Car Group inte kan behålla sina marknadsandelar eller försäljningsvolym.

För att stimulera efterfrågan har aktörer i bilbranschen erbjudit kunder och återförsäljare nedsatta priser på bilar och tjänster, vilket har lett till en ökad prispress och ökad konkurrens. Eftersom Volvo Car Group tillhandahåller en rad bilmodeller som säljs i stora volymer påverkas Koncernens lönsamhet och kassaflöden kraftigt av ökad konkurrens och prispress. Specialerbjudanden och ökad prispress på nya bilar skulle också kunna påverka priserna på begagnade bilar eftersom begagnatpriserna minskar proportionellt med nybilspriserna. Följaktligen innebär specialerbjudanden och ökad prispress att Volvo Car Group är exponerat för risken att marknadsvärdet på begagnade bilar understiger restvärdet (se vidare ”– Finansiella risker– Volvo Car Group är föremål för restvärderisk i sin verksamhet” nedan).

Det finns även en stark trend bland aktörer i premiumsegmentet att intensifiera sina ansträngningar för att behålla sin konkurrensposition på de etablerade marknaderna, samtidigt som de bygger upp en närvaro på nyare marknader som Kina. Volvo Car Group förväntar sig att fler konkurrenter kommer att söka sig till dessa marknader och att befintliga marknadsaktörer kommer att försöka skydda eller öka sin marknadsandel.

#### ***Volvo Car Group är beroende av att kunna lansera nästa generation bilar och uppgradera befintliga modeller***

Volvo Car Groups produktutbud delas in i modellserier (för närvarande 40, 60, och 90) och karosstyp (sedan (S), kombi (V), stadsjeep (Eng. *sports utility vehicle*, ”SUV”) (XC) och nyligen lanserade crossover (C)). Volvo Car Group uppdaterar kontinuerligt sina befintliga modeller och lanserar nya bilar. I mars 2021 lanserades till exempel C40 Recharge som endast kommer att säljas online och som är den första Volvomodellen någonsin som designats för att endast säljas som helt elektrifierad. Produktionen av C40 Recharge inleddes i oktober 2021.

För att nå sina försäljningsmål har Volvo Car Group gjort stora investeringar i design, utveckling och tillverkning av bilar och drivlinor, och framtida modellanseringar kommer också att kräva betydande investeringar. Marknadens mottagande av de nya och uppdaterade bilarna och Volvo Car Groups förmåga att lansera dem enligt tidsplanen är av stor betydelse för att investeringarna ska ge tillfredsställande avkastning. Om och när Volvo Car Group förlitar sig på system, lösningar eller kompletta bilar levererade och tillverkade av företag inom Geely-sfären eller andra tredje parter kan sådana tredje parters möjlighet att leverera korrekt och i tid inverka på Volvo Car Groups möjlighet att uppfylla sina planer.

Avgörande för Volvo Car Groups förmåga att lansera nästa generation bilar är att Koncernen lyckas utveckla nästa generation fordonsplattform. Hittills har Volvo Car Group förlitat sig på två fordonsplattformar, den egenutvecklade Scalable Platform Architecture (”SPA”) och Compact Modular Architecture (”CMA”), som utvecklats av Volvo Car Group i samarbete med Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd. (”Ningbo Geely”) och China Euro Vehicle Technology AB (”CEVT”). Alla Koncernens befintliga modeller tillverkas på dessa två plattformar. För närvarande utvecklar Volvo Car Group nästa generations helt elektriska fordonsplattform för kommande elbilar. Först ut att tillverkas på den nya plattformen är nästa generation av batteridrivna stora SUV:ar. Utvecklingen av en helt elektrisk fordonsplattform är viktigt för att Volvo Car Group ska kunna uppnå sin ambition om att elbilsförsäljningen ska uppgå till 50 procent av dess globala försäljning i mitten av decenniet. Det finns en risk att Volvo Car Groups utveckling av nästa generations helt elektriska fordonsarkitektur inte fortgår som Koncernen förväntar sig eller att utvecklingsprocessen måste ändras för att möta nya standarder. Detta skulle kunna leda till att Koncernens elektrifieringsstrategi inte förverkligas och att dess ambition för mitten av decenniet inte uppnås. Förseningar eller problem med utvecklingen eller implementeringen av helt elektriska fordonsplattformar kan således påverka Volvo Car Groups förmåga att lansera nästa generation bilar som planerat.

Vidare beror marknadens mottagande av Volvo Car Groups nya och uppgraderade bilar på en rad faktorer, och många av dessa kräver att Koncernen försöker förutse konsumenternas preferenser och produkternas konkurrenskraft flera år i förväg (se vidare ”– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till förändrade konsumentbeteenden” ovan). Volvo Car Groups nya modeller lanseras dessutom i olika geografiska regioner och vid olika tidpunkter. En ny modell kan bli väl mottagen på en viss geografisk marknad, medan den blir mindre framgångsrik på andra marknader. På vissa marknader är till exempel hållbarhet en av de viktigaste faktorerna i konsumentens köpbeslut, särskilt när det gäller teknik som ska minska



koldioxidutsläppen. Om Volvo Car Group inte lyckas lansera nya bilar eller uppgraderingar av nuvarande modeller som tilltalar kunder i olika geografiska regioner kan detta få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet och resultat, och om Volvo Car Groups nya bilar eller uppgraderingar av nuvarande modeller inte får ett positivt mottagande av kunderna kommer det att påverka Koncernens bilförsäljning, marknadsandelar och lönsamhet negativt. Om Volvo Car Group tvingas dra ner på sina investeringar till följd av minskad bilförsäljning och lönsamhet, eller om Koncernen av något annat skäl beslutar att minska kostnaderna och spara pengar, kommer detta att försämra Volvo Car Groups förmåga att fortsätta utveckla nästa generation bilar, däribland elbilar, och att hålla jämna steg med konkurrenternas tekniska och produktmässiga innovationer. Detta skulle kunna minska efterfrågan på Koncernens bilar ytterligare.

***Volvo Car Group är känsligare för minskad efterfrågan på premiumbilar än biltillverkare som har ett mer diversifierat eller billigare utbud***

Koncernen verkar i segmentet för premiumbilar, främst på de europeiska, kinesiska och amerikanska marknaderna, och till stor del i SUV-segmentet. Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 utgjordes 71 respektive 75 procent av Koncernens försäljning av SUV:ar och crossover-modeller (XC-serien). Det råder hård konkurrens inom detta segment och på dessa geografiska marknader. Kunder har också en tendens att gå från att köpa premiumbilar till att köpa mindre dyra bilar vid ekonomiska nedgångar (se även "– Volvo Car Group är föremål för makroekonomiska och geopolitiska risker" ovan). Dessutom kan de biltillverkare som för närvarande fokuserar på mellansegmentet även komma att satsa på premiumsegmentet. Konkurrensen i premiumsegmentet kan då visa sig bli hårdare än i andra segment. Koncernens resultat är därför starkt knutet till marknadsförhållandena och konsumenternas efterfrågan inom premiumsegmentet. Andra tillverkare av premiumbilar verkar inom fler segment och är därför inte lika sårbara för minskad efterfrågan inom ett visst segment. Om efterfrågan på premiumbilar eller på Volvo Car Groups populäraste modeller minskar på de geografiska marknader där Koncernen verkar kan dess omsättning och resultat komma att påverkas mer än vad fallet hade varit om verksamheten omfattat ett större antal marknadssegment.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till utveckling av ny teknik***

De senaste åren har den globala efterfrågan på effektivare bilar och teknik ökat, i synnerhet på etablerade marknader. Detta är starkt kopplat till den globala debatten om klimatförändringar. Dessutom kan även tekniska förändringar som uppkopplade bilar, interaktiva säkerhetssystem, elfordonsteknik (se "– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till elektrifiering" nedan), autonom körning, fordon/elbilar med avancerade förarstödsystem, inbyggda infotainmentsystem, 3D-utskrivna bilar och AI komma att påverka branschen och sudda ut gränserna mellan bilindustrin och mjukvarubranschen. Denna teknik kommer att kräva ny expertis, locka konkurrenter från andra branscher och förändra leverantörskedjor. Om Volvo Car Group inte lyckas identifiera, förstå och anpassa sig efter de snabba tekniska förändringarna kan Koncernens resultat och konkurrenskraft påverkas negativt.

Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 uppgick Volvo Car Groups forsknings- och utvecklingskostnader till 11 362 MSEK respektive 7 148 MSEK. Trots att Volvo Car Group gör stora investeringar i forskning och utveckling finns det en risk för att åtgärderna inte uppnår de eftersträvade målen, exempelvis på grund av olösliga tekniska hinder, systemfel eller mänskliga misstag i samband med beräkningar eller utvärdering av tekniken. Det är också möjligt att konkurrenter utvecklar bättre lösningar eller teknik och kan tillverka sina produkter snabbare, i större kvantiteter, med en högre kvalitet och/eller till en lägre kostnad. Detta kan leda till en ökad efterfrågan på konkurrenternas produkter och göra att Volvo Car Group tappar marknadsandelar. Det finns också en risk att investeringar i forskning och utveckling av ny teknik till stor del visar sig ha gjorts i onödan om produkterna inte blir framgångsrika eller om konkurrenter har utvecklat bättre eller billigare produkter. Volvo Car Group kan då tvingas investera i forskning och utveckling av annan teknik för att behålla befintliga marknadsandelar eller för att återta marknadsandelar som förlorats till konkurrenter.

Lansering av ny teknik gör dessutom att många kunder börjar se förbi de vanliga faktorerna (som pris, design, prestanda, varumärkesimage eller komfort/funktioner) och istället utvärderar skillnaden i den teknik som används i fordonet eller denna tekniks tillverkare eller leverantör. Konsumenternas efterfrågan och uppfattning om vad som ger ett mervärde kan då förändras till nackdel för Volvo Car Groups produkter, vilket kan få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens konkurrenskraft och resultat.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till elektrifiering***

Volvo Car Group har ställt om sin verksamhet för att bli en biltillverkare med enbart helt elektriska bilar och har som ambition att 50 procent av Koncernens globala försäljningsvolym ska utgöras av helt elektriska bilar i mitten av decenniet. För detta är Koncernen beroende av utvecklingen på marknaden. Koncernen har lagt tonvikten vid forskning och utveckling kopplad till elektrifiering och teknologi för elbatteridrift, och 2025 förväntas cirka 80 procent av de totala aktiverade utvecklingskostnaderna gälla elektrifiering. Dessutom har Volvo Car Group och den svenska batteriutvecklaren och -tillverkaren Northvolt AB ("Northvolt") ingått en icke-bindande avsiktsförklaring avseende att etablera joint ventures som utvecklar och tillverkar batterier (se även "– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till strategiska partners och samarbetspartners" nedan). Det finns därmed en risk att annan teknik än elbatteridrift, exempelvis bränsleceller, blir mer populär och utvecklas till en hållbar mobilitetsmodell, eller att elbatteridriften inte utvecklas i förväntad takt. Det är också möjligt att annan teknik för elbatteridrift utvecklas och blir mer konkurrenskraftig än den som Volvo Car Group valt att arbeta med. Dessutom kommer Volvo Car Groups förmåga att generera avkastning på investeringar i forskning och utveckling att vara mycket beroende av att Koncernen lyckas uppfylla kundernas förväntningar och önskemål, till exempel när det gäller de helt elektriska bilarna och hållbarhetsfaktorer. Om batterierna som Volvo Car Group använder inte är tillverkade på ett hållbart sätt, med användning av hållbar el och hållbara råvaror, skulle det kunna ha en negativ inverkan på kundernas acceptans av Koncernens helt elektriska bilar. Vidare kan efterfrågan på elbilar påverkas negativt om de statliga subventioner och skatterabatter som

nu finns på elbilar i olika länder fasas ut eller avskaffas (se vidare ”– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till förändringar i skatte-, tull- och handelspolitik som berör bilindustrin” nedan). Om det visar sig att Volvo Car Groups satsning på helt elektriska bilar inte är framgångsrik kan Koncernens omsättning och lönsamhet påverkas negativt.

Efterfrågan på elektrifierade fordon begränsas till viss del av en bristande infrastruktur för laddning. Marknaden för laddstationer är fortfarande mycket outvecklad och skiftar mycket beroende på region. EU är exempelvis en av de mest fragmenterade marknaderna, där kunder har tillgång till ett stort antal olika lösningar. Detta är opraktiskt för konsumenten, som kan tvingas ha konton hos flera laddningsleverantörer för att kunna använda sin elbil som planerat. Det kan också bli svårt att förutse laddningskostnaderna. Trots de fragmenterade marknaderna har Volvo Car Group inte för avsikt att utveckla en egen laddningsinfrastruktur, utan kommer att vara beroende av den infrastruktur som utvecklas av tredje parter. Exempelvis offentliggjorde Volvo Car Group ett samarbete med laddstationsplattformen Plugsurfing i juni 2021, där Volvo Car Groups kunder erbjuds en reducerad laddningskostnad hos Ionitys laddstationer i hela Europa. Det finns emellertid en risk att Volvo Car Group inte lyckas ingå avtal med regionala laddstationsnät eller tjänsteleverantörer och därmed inte lyckas garantera tillgången till konkurrenskraftiga leverantörer av laddningstjänster och relaterade tjänster till sina kunder. Om kunderna inte har tillgång till en lämplig laddningsinfrastruktur, antingen hemma, på arbetet eller i samband med resor, kan de vara mindre benägna att gå över till elektriska fordon, vilket begränsar tillväxttakten för Volvo Car Groups elbilsförsäljning. Volvo Car Groups elbilsproduktion är även beroende av litiumjonbatterier, där Koncernen för närvarande förlitar sig på ett fåtal leverantörer, och en brist på litiumjonbatterier skulle leda till att utvecklingen av elbatteridrift går långsammare än vad marknaden för närvarande räknar med (se även ”– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till ökade priser på produktionsmaterial och bränsle samt brist på viktiga råvaror eller annat material” nedan). Det finns också en risk att Volvo Car Group och Northvolt inte ingår slutliga avtal om att utveckla och producera batterier, vilket kan ha en negativ påverkan på Koncernens förmåga att bygga upp en väl fungerande och kostnadseffektiv batteriförsörjning liksom dess förmåga att uppnå Koncernens prognosticerade minskning av kostnaden för batterier med 40 procent till 2025. Vidare finns det en risk att litiumjonbatterierna i Koncernens bilar inte har den räckvidd som kunderna kräver, vilket skulle kunna påverka efterfrågan på Koncernens elektriska bilar.

#### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till utsläpp från förbränningsmotorer**

Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (”WLTP”) är en världsomspännande harmoniserad standard för mätning av föroreningar och koldioxidutsläpp, bränsle- eller elförbrukning samt batteriräckvidd för lätta fordon (personbilar och lätta nyttofordon). WLTP uppställer också riktlinjer för provförhållanden vid test med chassidynamometer, såsom vägmotstånd (rörelsemotstånd), växling, fordonets totala vikt (inklusive tillvalsutrustning, last och passagerare), bränslekvantitet, omgivande temperatur, däcktyp och däcktryck. Utsläppsstandarder och testförfaranden för fordon har granskats hårt i många delar av världen, däribland USA och Europa,

och är föremål för allt strängare reglering och prövning. Exempelvis har EU antagit en rad förordningar och bestämmelser för utsläppstester och system för utsläppskontroll (i synnerhet ”Euro 6”<sup>3</sup> och implementeringen av bestämmelser om utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon<sup>4</sup>). Bland annat har ett test som mäter utsläpp vid verklig körning (Eng. *Real Driving Emissions*, ”RDE”) blivit obligatoriskt, utöver de tester som utförs sedan tidigare. RDE-testet omfattar gränsvärden för kväveoxider, och fler regelpaket gällande slutförandet av ramverket för RDE-tester och andra åtgärder förväntas.

Under 2019 offentliggjorde Volvo Car Group och Geely Holding sin avsikt att separera deras befintliga verksamheter inom förbränningsmotorer till en självständig affärsenhet, eftersom Volvo Car Group fokuserar på utvecklingen av helt elektriska premiumbilar. Volvo Car Group kommer dock även efter separationen av verksamheten inom förbränningsmotorer att sälja bilar med förbränningsmotor och vara förpliktat att följa relevanta lagar och regler. För att uppfylla regulatoriska krav och teststandarder relaterade till förbränningsmotorer kommer Koncernen sannolikt att behöva genomföra eller bidra till investeringar samt investera i forskning och utveckling för att uppgradera produkter och fabriker, vilket kan ge ökade produktionskostnader som kan vara svåra att överföra till kunder.

Dessutom har många kunder fått en negativ uppfattning om dieseldrivna förbränningsmotorer av olika skäl, bland annat på grund av potentiell miljöpåverkan, osäkert andrahandsvärde, olösta prestandaproblem, negativ mediebevakning och branschskandaler med manipulationsanordningar (s.k. defeat device).<sup>5</sup> Det finns även en ökad trend mot att privatpersoner stämmer biltillverkare, antingen enskilt eller i grupp. Ett exempel är målet mot Volkswagen som gäller deras dieselmotorer. Det finns därför en risk att Volvo Car Group blir föremål för skadeståndskrav eller rättsprocesser. Det finns även en risk för att oro för folkhälsan hänförligt till dieselmotorer i synnerhet kan påverka myndighetsbeslut och leda till ekonomiska åtgärder som syftar till att motverka produktion och köp av dieselmotorer, eller införa mer omfattande restriktioner för användningen av en viss teknik. Under 2020 stod Volvo Car Groups försäljning av dieselmotorer för 19 procent av Koncernens totala försäljning, räknat i antal fordon. Vidare finns det en rad faktorer, bland annat ett större fokus på folkhälsan och miljöaspekter kopplade till utsläpp från förbränningsmotorer, som kan leda till minskad efterfrågan och även prispress för bilar med förbränningsmotor. Om detta inträffar innan Volvo Car Group helt har fasat ut sitt erbjudande av bilar som drivs av förbränningsmotorer kan det ha en negativ inverkan på Koncernens resultat.

#### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till Koncernens tillverkning och produktionsanläggningar**

Volvo Car Group äger och/eller driver produktionsanläggningar, monteringsfabriker, motorfabriker och komponentfabriker i Sverige, Belgien, Kina, USA, Malaysia och Indien. Dessutom har Volvo Car Group och Northvolt ingått en icke-bindande avsiktsförklaring som beskriver avsikten att bland annat etablera en ny batterifabrik i Europa. Volvo Car Groups framgång är delvis beroende av Koncer-

3) Standarder under Kommissionens förordning (EG) nr 459/2012.

4) Kommissionens förordningar (EG) nr 2016/646 och 2016/427.

5) Defeat device är en enhet eller mjukvara som placeras i en bilmotor för att ge låga koldioxidutsläpp vid miljötester men inte vid normal körning.

nens förmåga att utnyttja full produktionskapacitet vid sina anläggningar. Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 utnyttjade Volvo Car Group 67 procent respektive 74 procent av den installerade årliga kapaciteten. Ett fullt utnyttjande av produktionskapaciteten kommer att ställa ytterligare krav på Koncernens arbete med processoptimering och processeffektivitet, exempelvis i samband med produktionsplanering och prognostisering av efterfrågan på olika modeller. På längre sikt kan Koncernen behöva öka produktionskapaciteten för att möjliggöra fortsatt tillväxt, och det kan då bli nödvändigt att uppgradera befintliga fabriker eller etablera nya på olika håll i världen. Det finns emellertid en risk att Koncernen inte kommer att kunna etablera nya anläggningar till gynnsamma villkor, vid önskad tid eller överhuvudtaget. Om Volvo Car Group inte kan etablera nya anläggningar på grund av exempelvis myndighetsbegränsningar eller regulatoriska begränsningar, ogynnsamma finansiella villkor eller globala eller nationella marknadsförhållanden, kan Koncernen misslyckas med att öka sin produktionskapacitet. Detta kan också medföra att Volvo Car Group tvingas transportera bilar mellan befintliga fabriker på olika platser i världen, vilket ökar riskerna för problem med materialförsörjning vid monteringsfabrikerna och kan medföra högre transportkostnader, skatter och importtullar. Dessutom kan stora investeringar i fabriksanläggningar begränsa Volvo Car Groups förmåga att göra kortsiktiga investeringar och skapa en mer flexibel produktionskapacitet på andra håll. Detta skulle kunna få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet och resultat.

En rad olika orsaker skulle kunna störa Volvo Car Groups tillverkning, design samt forskning och utveckling, bland annat extrema väderförhållanden, brand, stöld, systemfel, naturkatastrofer, IT-attacker, mekaniska fel, utrustningsfel och liknande. Som exempel kan nämnas att produktionen vid fabriken i Charleston i USA brukar stängas minst en gång om året på grund av orkaner. Förutom att orkaner och andra naturkatastrofer orsakar produktionsstopp skulle de även kunna skada någon av Koncernens fabriker (se även ”– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till klimatförändringar, naturkatastrofer, krig, epidemier och andra externa händelser” nedan). Volvo Car Group kan även drabbas av störningar när nya anläggningar öppnas, särskilt i jurisdiktioner där Koncernen tidigare inte haft någon omfattande närvaro, eller när nya produktlinjer eller tekniker introduceras vid befintliga anläggningar. Driftstörningar, avbrott och processproblem som är kopplade till uppstarten av nya fabriker kan leda till betydande driftstopp, störningar i tidiga produktionsstadier eller till att produktionen inte kommer igång som planerat. Större driftstörningar skulle kunna försämra Koncernens förmåga att designa, tillverka och sälja sina bilar.

Dessutom är Volvo Car Group beroende av att kunna upprätthålla ett effektivt system för kvalitetskontroll vid sina produktionsanläggningar. Produkternas prestanda, kvalitet och säkerhet är avgörande för Koncernens kunder och för Volvo Car Groups framgång. Effektiviteten hos Koncernens kvalitetskontrollsystem avgörs av en rad faktorer, bland annat systemets utformning, implementeringen av kvalitetsstandarder, kvaliteten på utbildningsprogram samt de anställdas efterlevnad av policyer och riktlinjer för kvalitetskontroll. Om Volvo Car Group inte lyckas upprätthålla ett effektivt eller tillfredsställande system för kvalitetskontroll kan Koncernen komma att producera defekta produkter och/eller drabbas av störningar i tillverkningen.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till ökade priser på produktionsmaterial och bränsle samt brist på viktiga råvaror eller annat material***

Vid biltillverkning används en rad olika råvaror. I de flesta bilar används aluminium, stål, harts, icke järnhaltiga metaller, ädelmetaller, gummi, petroleumprodukter, koppar, avancerade plaster och andra material såsom glas. Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 uppgick materialkostnader (inklusive frakt, distribution och garantikostnader) till 185 268 MSEK respektive 94 993 MSEK. Volvo Car Group har således betydande kostnader för råvaror och andra material, och om priserna på produktionsmaterial ökar kommer även Koncernens rörelsekostnader att öka. Detta kan i sin tur påverka lönsamheten, i den mån som kostnadsökningarna inte kan kompenseras genom prishöjningar, vilka skulle kunna påverka efterfrågan negativt. Dessutom kan ökade bränsle- eller elpriser påverka Koncernens rörelsekostnader negativt och minska efterfrågan på dess bilar.

Priserna på råvaror och delar till biltillverkning, exempelvis litiumjonbatterier, kobolt, stål, aluminium, koppar, zink, gummi, platin, palladium och rodium, har de senaste åren periodvis varit volatila. Den ökade volatiliteten har bland annat berott på makroekonomiska faktorer, utbud och efterfrågan, geografisk distribution av resurser, politisk instabilitet, lagstiftning, återvinningsmöjligheter och utbytbarhet liksom en spekulativ råvaruhandel (se även ”– Volvo Car Group är föremål för makroekonomiska och geopolitiska risker” ovan). Dessutom är Volvo Car Group beroende av sällsynta jordartsmetaller för att kunna producera bilelektronik. Sällsynta jordartsmetaller återfinns främst i Kina, och Kina har från tid till annan begränsat exporten av vissa sådana metaller. Tillgången till sällsynta jordartsmetaller är således osäker, och en potentiell brist kan påverka Volvo Car Groups bilproduktion negativt.

Koncernen är även beroende av litiumjonbatterier, kobolt, halvledare (se även ”– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till störningar i leverantörskedjan, inklusive den globala bristen på halvledare” ovan) och olika elektriska komponenter för sin elbilsverksamhet. Batterier innehåller sällsynta jordartsmetaller och minskad tillgång på råvaror och metaller som litium och kobolt kan komma att skapa flaskhalsar i leverantörskedjan framöver (se även ”– Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till elektrifiering” ovan). Det finns också en risk för bristande tillgång på elektriska fordonskomponenter som battericeller och halvledare, eftersom efterfrågan kan bli större än leveranskapaciteten. Kostnadsfokusering skulle kunna driva fram en oligopolsituation där ett fåtal större batterileverantörer står för merparten av volymerna, något som i sin tur kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet och resultat.

Leveransstörningar eller ökade kostnader för råvaror, delar, komponenter och system kan få en negativ inverkan på Volvo Car Groups förmåga att nå sina försäljnings- och lönsamhetsmål. Exempelvis kan den pågående halvledarbristen leda till att Koncernens kostnader för halvledare ökar väsentligt. Volvo Car Groups exponering för prisökningar på produktionsmaterial kan visa sig vara ännu större eftersom Koncernen inte regelbundet säkrar sig mot förändringar i råvarupriser. Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 uppgick Volvo Car Groups kostnader för råvaror till 17 369 MSEK respektive 14 651 MSEK, och en förändring på

en procent i råvarupriserna skulle ha haft en påverkan om 105 MSEK respektive 90 MSEK på resultatet för 2020 respektive det första halvåret 2021. Vidare finns det en risk att Volvo Car Group, på grund av hård priskonkurrens och på grund av sina fasta kostnader, som vanligtvis inte överstiger 20 procent, inte kan överföra ökade råvarupriser på slutkunderna, även om de är förutsebara eller säkrade. Kostnadsökningar som inte kan täckas genom höjda bilpriser eller ökad produktivitet kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups lönsamhet och marginaler.

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktåterkallelser***

Volvo Car Group är exponerat för risker och kostnader förknippade med produktåterkallelser i samband med problem som påverkar Volvobilar, bland annat kopplat till prestanda, regelefterlevnad eller säkerhet (se även "*Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till lagar och regler hänförliga till bilindustrin*" nedan). I mars 2020 återkallade Volvo Car Group exempelvis cirka 750 000 Volvobilar på grund av ett fel i det automatiska nödbromssystemet, som är en del av förarstödsystemet. I juni 2020 återkallade Volvo Car Group även cirka 2 184 000 Volvobilar när Koncernen upptäckte en risk för att golvfästet i de främre säkerhetsbältena kunde försvagas över tid. I mitten av 2019 initierade Volvo Car Group dessutom en utredning avseende ett potentiellt problem med gasgeneratoren i förarkrockkuddarna i bilar som producerats på en äldre plattformsgeneration, som vid användning under vissa förhållanden kunde leda till ett funktionsfel. 2018 var en bil med de berörda krockkuddarna inblandad i en dödsolycka i USA, vilket rapporterades till Volvo Car Group strax före att Bolagets utredning hade initierats. Efter en grundling utredning genomförd tillsammans med tillverkaren av gasgeneratoren initierade Volvo Car Group i november 2020 en produktåterkallelse avseende detta potentiella funktionsfel. Vid den tidpunkten återkallades cirka 124 000 Volvobilar. Efter ytterligare utredningar utvidgades återkallelsen under hösten 2021 till att omfatta ytterligare cirka 337 000 Volvobilar av samma modeller som den initiala återkallelsen samt cirka 301 000 Volvobilar av andra modeller. Volvo Car Group har kontinuerliga dialoger med myndigheter rörande produktåterkallelser och det finns en risk att detta skulle kunna resultera i att de ovan nämnda, eller andra, återkallelser utökas, även efter att Koncernen bedömt att sådana återkallelser är avslutade. Under vissa förhållanden kan sådana myndigheter även ålägga Volvo Car Group avgifter och andra administrativa sanktioner. I samband med en initierad produktåterkallelse kan Volvo Car Group separat bli föremål för enskild talan eller grupptalan avseende produktansvar, särskilt i förhållande till personskador och dödsfall som påstås ha orsakats av potentiella funktionsfel som ligger till grund för en produktåterkallelse (se även "*Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktansvar*" nedan). Om betydande produktåterkallelser skulle ske oftare eller omfatta fler bilar än vad som initialt bedömts kan det resultera i en betydande förlust av kunder och skada Volvo Car Groups rykte. Det finns också en risk för att Volvo Car Groups garantiavsättningar är för låga för att täcka kostnader relaterade till betydande produktåterkallelser och utökade produktåterkallelser, vilket kan ha en negativ inverkan på Volvo Car Groups finansiella ställning (se även "*Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktgarantier*" nedan).

Volvo Car Group kan även komma att besluta sig för att återkalla produkter om Koncernen kommer fram till, eller befärad, att bilarna inte lever upp till relevanta säkerhetsstandarder. I vissa fall kan myndigheter besluta att produkter ska återkallas efter utredningar av Volvo Car Groups verksamhet. Vidare kan Volvo Car Group initiera frivilliga servicekampanjer som inte är relaterade till säkerhetsaspekter om Koncernen anser att detta är av värde för kunderna. Volvo Car Group kan använda betydande resurser i samband med produktåterkallelser och servicekampanjer, och dessa resurser inkluderar vanligtvis kostnaden för utbytesdelar och arbetet med att byta ut den defekta delen. Dessutom kan produktåterkallelser förhindra eller försena lanseringen av nya bilmodeller eller få kunderna att ifrågasätta Volvobilarnas säkerhet eller pålitlighet så att Koncernens anseende skadas.

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktansvar***

Volvo Car Group lägger ner betydande resurser på att säkerställa att Koncernen lever upp till myndigheternas säkerhetsföreskrifter, regler för rörliga utsläppskällor och andra standarder som är tillämpliga på dess bilar. Det finns en risk att Volvo Car Group misslyckas med att efterleva sådana regler och standarder. Till följd av detta finns det en risk att Volvobilarna inte uppfyller tillämpliga produkt-säkerhetsstandarder samt att bilarna inte fungerar. Eventuella defekter eller bilar som inte fungerar som de ska kan exempelvis orsaka egendomsskador samt personskador eller dödsfall, vilket kan leda till att Volvo Car Group blir föremål för utredningar från myndigheter gällande bilarnas säkerhet och frågor som gäller regelefterlevnad (se även "*Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktåterkallelser*" ovan). Eftersom bilindustrin som helhet drabbas av många skadeståndskrav gällande produktansvar kan Volvo Car Group vidare bli föremål för enskild talan eller grupptalan avseende produktansvar. Detta kan medföra betydande kostnader och risker för Koncernen, särskilt i förhållande till personskador och dödsfall (se även "*Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till rättsliga och administrativa förfaranden*" nedan). Volvo Car Group är för tillfället svarande i flera produktansvarsmål och pågående grupprättegångar som gäller påstådda fel på vissa Volvomodeller. Tvister om produktansvar kan handla om stora belopp och kan ta flera år att avgöra. Negativa utfall vid skadeståndskrav och tvister om produktansvar kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet och resultat och även skada Koncernens anseende.

Att enbart bemöta faktiska eller hotande rättsliga tvister och utredningar från myndigheter när det gäller Volvo Car Groups efterlevnad av regler hänförliga till produktansvar kan kräva betydande resurser både i form av tid och annat. Trots att Volvo Car Group kontinuerligt försäkras sig mot produktansvarskrav finns det en risk att Koncernen vid behov inte kan säkra sådant skydd till kommersiellt godtagbara villkor eller till rimliga kostnader.

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktgarantier***

Till följd av kontraktuella och regulatoriska krav är Volvo Car Group skyldigt att lämna omfattande garantier till sina kunder, återförsäljare och importörer. Per den 31 december 2020 respektive den 30 juni 2021 uppgick Volvo Car Groups redovisade garantiavsättningar



till 12 022 MSEK respektive 12 225 MSEK. Volvo Car Groups redovisning och värdering av avsättningar för produktgarantier bygger på uppskattningar. Kostnaden för produktgarantier redovisas som kostnad för sålda varor när de aktuella produkterna säljs. Redovisade garantikostnader inkluderar kontraktuella garantier, garanti-kampanjer (återkallelser och återköp) samt garantier utöver kontraktuella garantier eller kampanjer och baseras på historisk statistik och garantiperiodens längd. Det finns en risk att Volvo Car Groups beräknade produktpriser och garantiavsättningar är för låga i förhållande till de garantier som lämnats eller kommer att lämnas i framtiden. Volvo Car Group kan också av juridiska skäl tvingas förlänga den garanti som ursprungligen getts på vissa marknader, initiera eller utöka produktåterkallelser eller tillhandahålla tjänster av välvilja eller för att skydda sitt anseende trots att inga rättsliga krav föreligger. Volvo Car Group kommer sannolikt inte att kunna få ersättning för detta från leverantörer eller via försäkringar. Detta skulle kunna få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet, resultat och finansiella ställning.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till tillgång till och kostnad för konsumentfinansiering***

Volvo Car Group hanterar finansierings- och försäkringslösningar riktade till konsumenter, utanför balansräkningen, via programmet Volvo Car Financial Service som bedriver verksamhet via strategiska samarbeten och joint ventures med bland andra Volvofinans Bank, Santander, Bank of America, Genius AFC, CITIC, PAB och BNP Paribas. En betydande andel av Volvobilarna i Europa och Nordamerika köps med hjälp av finansiering (till exempel leasing- eller finansieringspaket). En minskad tillgång till konsumentfinansiering av nybilsköp skulle göra det svårare för en del kunder att köpa Volvobilar, vilket i sin tur skulle kunna resultera i att Koncernen av kommersiella skäl tvingas att erbjuda nya (eller utöka befintliga) återförsäljarincitament för att kunna upprätthålla efterfrågan på Volvobilar. Det finns också en risk att konkurrenter erbjuder nya, attraktiva finansieringslösningar som Volvo Car Group inte kan konkurrera med. Volvo Car Groups behov av att erbjuda kunderna tredjepartsfinansiering ökar i takt med att Koncernen skiftar fokus till direkta kunderbjudanden istället för den traditionella affärsmodellen, där återförsäljaren förser kunden med finansieringserbjudanden. För att tillgodose det ökade behovet för finansieringslösningar överväger Volvo Car Group nya finansieringslösningar utanför balansräkningen, exempelvis genom en lösning med en tredjepartsägd fond. I en sådan lösning skulle exempelvis en extern part äga bilarna som används i abonnemangserbjudanden, istället för Koncernen. Det finns en risk att Volvo Car Group inte lyckas etablera nya finansieringslösningar utanför balansräkningen eller att det visar sig vara dyrare eller mer komplicerat än förväntat att etablera en sådan lösning. Vidare kan ökade kapitalkostnader för banker och aktörer som tillhandahåller konsumentfinansiering, exempelvis till följd av ökade nivåer av kunder som inte kan betala, leda till att företag som erbjuder konsumentfinansiering höjer sina räntor, vilket skulle göra det mer kostsamt för kunder att finansiera sitt bilköp med hjälp av sådana lösningar. Till följd av en ökad tillsyn över företag som tillhandahåller olika former av subprime-lån, såsom peer-to-peer lending (som lockar låntagare som inte kan få traditionella banklån på grund av låg eller obefintlig kreditvärdighet) har tillgången till konsumentfinansiering minskat. Detta skulle kunna få en

väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups bilförsäljning och resultat.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till förändringar i skatte-, tull- och handelspolitik som berör bilindustrin***

Förändringar i företags- och annan beskattning, liksom förändringar gällande export och incitament från olika regeringars sida eller förändringar av import-, tull- och skattepolitik, kan också påverka efterfrågan på Volvobilar samt Volvo Car Groups resultat negativt. Sådana regeringsåtgärder är svåra att förutse och kan få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Vidare omfattas vissa bilar av skatterabatter och subventioner. Exempelvis har regeringar och lokala myndigheter världen över skapat incitament för köp av laddhybrider (Eng. *plug-in hybrid electric vehicles*) och helt elektriska bilar. I Sverige avskaffades, från den 1 januari 2021, den nedsättning av förmånsvärdet på tjänstebilar med upp till 40 procent, som tidigare gällt elbilar, gasbilar och laddhybrider. Däremot kvarstår en engångsbonus på upp till 70 000 SEK för gasbilar och bilar med låga koldioxidutsläpp. I USA ges en skattecredit på federal inkomstskatt på mellan 2 500 USD och 7 500 USD för nya kvalificerade laddhybrider som köps för att användas i USA. Storleken på skattecrediten avgörs av fordonets storlek och batterikapacitet. Skattecrediten har en utfasningsperiod som börjar gälla kort efter det att en tillverkare har sålt minst 200 000 kvalificerade fordon för användning i USA. I Kina ges skatterabatter vid köp av helt elektriska bilar och laddhybrider, och under 2021 gav regeringen subventioner på mellan 6 800 CNY och 18 000 CNY per fordon, enligt relevanta beräkningsstandarder. Utfasningen av sådana rabatter, subventioner och incitament kan minska efterfrågan på elbilar och laddhybrider, vilket kan få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens elektrifieringsstrategi och därmed dess verksamhet och resultat. Dessutom kan införandet av eventuella nya skatter och avgifter avsedda att begränsa bilanvändningen minska efterfrågan på Volvobilar.

Vidare åtnjuter vissa koncernbolag skatteförmåner i sina respektive jurisdiktioner. I Kina omfattas exempelvis Volvo Cars Technology (Shanghai) Co., Ltd. (tack vare sin status som "Advanced Technology Service Enterprise") och Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd. (på grund av sitt läge i västra Kina och sin verksamhet inom en subventionerad sektor) av en reducerad bolagsskatt på 15 procent. Vidare är Volvo Car (Asia Pacific) Investment Holding Co., Ltd. och Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd. undantagna från skatt på kvalificerad utdelning från andra dotterbolag som är skattemässigt hemmahörande i Kina. I USA gynnas Volvo Car North America, LCC ("**VCNA**") av en skattelättnad kopplad till laddhybrider, "America Plug-in Hybrid Electric Vehicle Tax Credits". Denna innebär en minskning av inkomstskatten som baseras på batterikapaciteten i den sålda laddhybriden. Beloppet varierar beroende på fordonet, med ett maximalt belopp på 2 500 USD per bil under 2020. Denna kredit är föremål för en utfasning när VCNA har sålt 200 000 kvalificerade fordon till återförsäljare för användning i USA. Dessutom åtnjuter Volvo Car Group fastighetsskatteminskningar i South Carolina (där en av Koncernens tillverkningsanläggningar ligger), förutsatt att Koncernen genomför vissa kapitalinvesteringar. Vidare gynnas Volvo Car Group i Belgien av två väsentliga skatteförmåner som är tillgängliga för alla

företag som är verksamma i Belgien. Om de lagar och bestämmelser som styr Volvo Car Groups skatteförmåner skulle ändras, eller om Koncernen av något annat skäl inte längre skulle kunna utnyttja de skatteförmåner som Koncernen för närvarande åtnjuter, skulle det få en negativ inverkan på Volvo Car Groups skattesituation och skattekostnader och därmed en väsentlig negativ inverkan på dess nettoresultat.

**Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till återförsäljare, distributionskanaler och försäljningsmodeller**

Volvobilar säljs och servas via ett stort nätverk av auktoriserade återförsäljare och servicecenter världen över. Volvo Car Groups målsättning är att omvandla sin återförsäljarverksamhet till en modern kundupplevelse med en integrerad mix mellan online- och traditionell försäljning, och förvärvet av den svenska återförsäljargruppen Upplands Motor, som slutfördes 2021, samt ett framtida partnerskap med den svenska återförsäljaren Billia som offentliggjordes i oktober 2021, utgör viktiga delar av denna strategi (se även "–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till direkta kunderbudanden" ovan). Koncernen äger dock endast ett begränsat antal Volvoåterförsäljare och säljer huvudsakligen sina bilar till återförsäljare genom olika typer av återförsäljaravtal. Denna affärsmodell kräver en nära dialog med Koncernens återförsäljare. Vidare kan Koncernens bristande kontroll över återförsäljarnas efterlevnad av standarder, kundnöjdhetsnivå och sätt att representera varumärket påverka Koncernens verksamhet negativt. Det finns därför en risk att inte alla återförsäljare och distributörer lever upp till Volvo Car Groups förväntningar. Återförsäljare, distributörer och servicecenter som underpresterar kan påverka Volvo Car Groups verksamhet och resultat negativt, och Koncernen kan i vissa fall besluta sig för att säga upp avtalet med sådana återförsäljare. Det finns en risk att Volvo Car Group inte hanterar sådana uppsägningar korrekt, vilket i sin tur kan leda till skadeståndskrav från berörda återförsäljare. Om återförsäljare vidare drabbas av ekonomiska svårigheter och Volvo Car Groups produkter och tjänster inte kan säljas eller endast kan säljas i begränsad utsträckning, skulle detta få en direkt inverkan på dessa återförsäljares försäljning. Om Volvo Car Group inte kan ersätta sådana återförsäljare med andra återförsäljare kan återförsäljarnas ekonomiska svårigheter få en indirekt negativ inverkan på Koncernens billeveranser.

Vid sidan av den befintliga återförsäljarmodellen fokuserar Volvo Car Group även på direktförsäljning, mobilitetslösningar och abonnemangstjänster som Care by Volvo och M – Volvo Car Mobility, vilket kommer att kräva att Koncernen och dess återförsäljare behöver anpassa sina marknadsförings- och affärsmodeller och gå från att köpa och sälja bilar till att bli mer av en tjänsteleverantör. Om återförsäljarna skulle vara ovilliga eller oförmögna att anpassa sig efter nya affärsmodeller kan Volvo Car Group behöva hitta och sluta avtal med nya återförsäljare. Vidare kan ett ökat fokus på direktförsäljning leda till att Volvo Car Group påverkas mer direkt av pris-sänkningar och marknadspress, jämfört med den traditionella modellen där det främst är återförsäljaren som påverkas av pris-sänkningar och marknadspress. Koncernens återförsäljare kan även komma att rikta anspråk mot Koncernen till följd av den förändrade modellen. Eftersom övergången till den nya affärsmodellen fortfarande befinner sig i ett tidigt skede är det troligt att riskerna som är förbundna med den kommer att öka framöver.

**Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till Polestar**

Volvo Car Groups strategiska intresseföretag Polestar är ett progressivt fristående bilmärke för högpresterande elbilar. Per dagen för detta prospekt innehar Volvo Car Group 49,5 procent av aktierna och 49,6 procent av rösterna i Polestar Automotive Holding Limited ("**Polestar Holding**"), vilket för närvarande är holdingbolag i Polestar-koncernen.

Den 27 september 2021 offentliggjorde Polestar att bolaget ingått ett avtal om ett samgående med Gores Guggenheim, Inc. ("**Gores Guggenheim**"), ett så kallat SPAC-bolag (Eng. *Special Purpose Acquisition Company*) vars värdepapper är noterade på Nasdaq Capital Market (New York) ("**Nasdaq New York**"). Enligt offentliggörandet avser parterna att slutföra samgåendet under det första halvåret 2022, där timingen bland annat är beroende av noteringsgodkännande från Nasdaq New York. Parternas avsikt är att Polestar Automotive Holding UK Limited ("**Polestar UK**"), ett nybildat företag under lagarna i England och Wales, ska bli det nya moderbolaget i Polestar-koncernen och i samband med slutförandet av samgåendet förväntas Polestar UKs värdepapper noteras på Nasdaq New York istället för Gores Guggenheims, enligt en särskild process för börsnotering i samband med samgåenden med SPAC-bolag (ett så kallat "**de-SPAC-förfarande**"). Polestar UK har också ingått teckningsavtal (Eng. *subscription agreement*) med vissa investerare, inklusive Volvo Car Group och ett intressebolag till Gores Guggenheim, avseende en nyemission som ska genomföras i samband med, och under förutsättning av, att de-SPAC-förfarandet slutförs. Nyemissionen ska tillföra Polestar UK en bruttolikvid om cirka 250 MUSD (2 190 MSEK), varav upp till 100 MUSD (876 MSEK) kommer att garanteras av Volvo Car Group. Utöver emissionslikviden kommer Polestar UK också, efter slutförandet av de-SPAC-förfarandet, få tillgång till de likvida medel som innehas av Gores Guggenheims på dess för SPAC-ändamål spärrade konto som anskaffades i samband med noteringen av Gores Guggenheim. Dessa medel uppgår till cirka 800 MUSD (7 008 MSEK) före eventuell inlösen av befintliga aktier i Gores Guggenheim. Efter genomförandet av samgåendet och noteringen på Nasdaq New York förväntas Volvo Car Group att indirekt äga 48,1 procent av aktierna och 49,4 procent av rösterna i Polestar UK, förutsatt att inga befintliga aktieägare i Gores Guggenheim utnyttjar inlösenrätten för sitt innehav (för mer information om samgåendet och de-SPAC-förfarandet, se "*Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar–Polestars historia och ägarstruktur*"). Som ett resultat kan Bolagets aktiekurs på Nasdaq Stockholm komma att påverkas väsentligen negativt av kursförändringar i Polestar UKs värdepapper på Nasdaq New York (se även "*–Risker relaterade till Bolagets aktier och Erbjudandet–Aktiekursen kan vara volatil och kursutvecklingen är beroende av en rad faktorer*" nedan). Volvo Car Group, liksom övriga befintliga aktieägare i Polestar Holding, har också åtagit sig att, med vissa undantag, inte sälja eller avyttra sitt direkta och indirekta innehav i Polestar UK under en period om 180 dagar från slutförandet av de-SPAC-förfarandet (så kallad lock-up). Följaktligen finns det en risk förenad med att Volvo Car Group inte skulle kunna realisera värdet av sitt innehav i Polestar UK under den perioden. Lock-up-åtagandena, samt risken för att aktieägare i Gores Guggenheim utnyttjar sin inlösenrätt, kan också resultera i en mindre aktiv och likvid marknad för handel i Polestar UKs värde-

papper, vilket därmed skulle kunna påverka kursen på Polestar UKs värdepapper och begränsa Volvo Car Groups möjligheter att realisera värdet av sitt innehav i Polestar UK. Dessutom kommer Volvo Car Group att inneha stamaktier av både serie A och serie B i Polestar UK och eftersom enbart stamaktierna av serie A (i form av amerikanska depåbevis (Eng. *American depository shares (ADS)*)) förväntas noteras på Nasdaq New York kan möjligheterna för Volvo Car Group att avyttra sina stamaktier av serie B vara begränsade. Utöver detta är slutförandet av de-SPAC-förfarandet, inklusive den därpå följande noteringen av Polestar UK, som förväntas äga rum under det första halvåret 2022, bland annat föremål för godkännande från Gores Guggenheims aktieägare, godkännande av Nasdaq New York för noteringen av Polestar UKs värdepapper, vissa regulatoriska godkännanden och beslut, inklusive från SEC, att Gores Guggenheims likvida medel efter eventuell inlösen av aktieägare tillsammans med Polestar UKs erhållna emissionslikvid åtminstone uppgår till 950 MUSD, att inga väsentliga brott mot åtaganden eller kovenanter i avtalet om samgåendet har inträffat samt att det inte finns några legala hinder eller andra rättsliga eller statliga förbud som förhindrar slutförandet av de-SPAC-förfarandet. Om något av dessa villkor inte uppfylls finns det en risk att de-SPAC-förfarandet inte kommer att genomföras, vilket kan ha en väsentlig negativ inverkan på marknadsvärderingen av Volvo Car Groups innehav i Polestar. Om de-SPAC-förfarandet inte genomförs innebär det därutöver att Polestar inte tillförs förväntad emissionslikvid och därför behöver alternativ finansiering. Det finns en risk att Volvo Car Group då skulle behöva tillhandahålla betydande finansiering åt Polestar. I förlängningen skulle detta kunna medföra att Volvo Car Groups finansieringsbehov ökar.

Polestar är ett progressivt fristående bilmärke för högpresterande elbilar och riktar sig till en kundbas som värdesätter hållbar prestandakörning. Om kundernas uppfattning av Polestars varumärke eller bilarnas styling, säkerhet, driftsäkerhet, livslängd eller förmåga är negativt finns det en risk att Polestar inte kan skapa en lönsam tillväxt. Polestar möter konkurrens från bilmärken och modeller som Porsche, BMW M-serien, Mercedes-Benz AMG, Maserati och Tesla, som är mer kända och har en längre historik än Polestar, både generellt och inom segmentet för helt elektriska bilar. Dessutom finns det en växande trend avseende etablering av nya bilmärken som fokuserar på helt elektriska bilar som främst är inriktade på premiumsegmentet, till exempel Nio och Lucid, som konkurrerar med Polestar. Dessutom skulle en minskning av potentiella kunders disponibla inkomst eller finansiella flexibilitet kunna minska efterfrågan på bilar inom premiumsportsegmentet till följd av en högre prispunkt. Dessutom är Polestar föremål för verksamhetsrisker, vilka exempelvis inkluderar risker relaterade till bolagets förmåga att bibehålla och ingå nya avtal med strategiska partners och leverantörer, att dess partners och leverantörer kan leverera enligt sina avtal, Polestars förmåga att korrekt uppskatta sin tillgång och försäljning för att hantera sin förväntade tillväxt, tillgången till och effektiviteten på laddningslösningar för Polestar-bilar, Polestars förmåga att utveckla, marknadsföra och sälja såväl nya som befintliga produkter, utvecklingen av komplex mjukvara och tekniska system för användning i Polestars bilar, Polestars partners förmåga att producera helt elektriska bilar och avsätta tillräcklig produktionskapacitet för Polestar-bilar, dess internationella verksamhet (inklusive risker relaterade till tullar och andra åtgärder som

kan påverka dess verksamhet), Polestars distributionsmodell (som inte kommer inkludera ett tredjeparts-återförsäljarnätverk i alla de länder där Polestar är verksamt), att Polestar har otillräckliga reserver för att täcka framtida behov för garantier eller utbyten av delar, den konkurrensutsatta bilmärken, konsumenters acceptans av helt elektriska bilar, Polestars förmåga att rekrytera och behålla nyckelanställda samt effekterna av covid-19-pandemin, inklusive delvarianten och potentiella statliga restriktioner samt andra restriktioner till följd därav. Polestar är också föremål för legala risker, vilka exempelvis inkluderar risker relaterade till att Polestar är föremål för lagar och regler som förändras och dess förmåga att efterleva sådana lagar och regler (såsom SECs utlåtande om redovisnings- och rapporteringsöverväganden i SPAC-bolag), Polestars förväntade notering på Nasdaq New York och därigenom ökade exponering mot USA (inklusive den därmed sammanhängande legala miljön), Polestars förmåga att på ett adekvat sätt erhålla, underhålla, upprätthålla och skydda sina immateriella rättigheter och licensrättigheter, cybersäkerhet (inklusive risken att bilägare anpassar Polestar-bilar eller att Polestars produkter utsätts för obehörig kontroll eller manipulation), internet-relaterade integritetsfrågor, regulatoriska begränsningar av Polestars möjlighet att sälja bilar direkt samt förändringar i skattelagstiftning. Alla dessa faktorer kan få en väsentlig negativ inverkan på Polestars verksamhet och dess förmåga att leverera enligt sin affärsplan och att nå sina ambitioner avseende försäljning, omsättning och lönsamhet, och därmed även på Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning samt på marknadsvärderingen av Volvo Car Groups aktieinnehav i Polestar UK. Dessutom är varumärket Polestar nära förknippat med Volvo Car Group och eventuell negativ publicitet för Polestar kan även påverka Volvo Car Groups anseende negativt.

Dessutom genomför Volvo Car Group regelbundet transaktioner med Polestar. Exempelvis byggs Polestars bilar vid Luqiao-fabriken, som kommer förvärfvas av Volvo Car Group och Volvo Car Group tillhandahåller tjänster till Polestar relaterade till bland annat utvecklingen, tillverkningen och andra tjänster relaterade till deras bilar. Som ett resultat av detta har Volvo Car Group fordringar på Polestar, vilka per den 30 september 2021 uppgick till 5,5 miljarder SEK (varav 498 MUSD (4 362 MSEK) avses återbetalas genom en emission av konvertibla preferensaktier i Polestar UK till Volvo Car Group (se "*Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar–Polestars historia och ägarstruktur*")). Dessutom är Polestar ett nytt bilmärke som genomförde sina första leveranser till kunder under 2020 och har som ett resultat av detta historiskt sett bara redovisat förluster. Om Polestar inte skulle kunna betala sina fordringar, exempelvis till följd av att bolaget inte lyckas generera vinst eller som en konsekvens av att de-SPAC-förfarandet inte slutförs och att Polestar inte tillförs förväntad likvid och de nuvarande aktieägarna måste tillföra ytterligare kapital, skulle detta ha en negativ effekt på Volvo Car Groups likviditet (se även "*Finansiella risker–Volvo Car Group är föremål för kredit- och likviditetsrisker*" nedan).

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till joint ventures och samägda företag***

Volvo Car Group är part i flera joint ventures, innefattande Lynk & Co Investment Co. Ltd. ("**LYNK&CO**"), Aurobay och HaleyTek och har också ingått en icke-bindande avsiktsförklaring avseende att

etablera joint ventures med Northvolt. För närvarande innehar Volvo Car Group även 49,5 procent av aktierna och 49,6 procent av rösterna i Polestar (se ”–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till Polestar” ovan). Volvo Car Group samäger också vissa andra företag, såsom Zenseact. Joint ventures kräver ofta enhälligt godkännande av samtliga parter eller parternas representanter vid viktiga beslut. Om ett enhälligt beslut inte kan fattas när så är nödvändigt kan detta leda till ett dödläge i verksamheten. Dessutom kan skilda åsikter bland samarbetspartners innebära försenade beslut eller att parterna misslyckas med att komma överens i viktiga frågor. Volvo Car Group har inte majoritetskontroll över alla sina joint venture-bolag och samarbeten, vilket innebär en ökad risk för att Koncernen inte håller med om vissa åtgärder eller beslut och inte kan kontrollera hur andra parter agerar. Om dessa parter inte uppfyller sina åtaganden gentemot Volvo Car Group eller tredje parter, eller om oenighet rörande parternas respektive rättigheter och skyldigheter uppstår, kan detta få en väsentlig negativ inverkan på joint venture-bolaget och därmed på Volvo Car Groups resultat.

LYNK&CO, som ägs av Volvo Car Group (30 procent), Geely Holding (20 procent) och av Geely Automobile Holdings Limited (”Geely Auto”) (50 procent), producerar bilar för mellan-/massmarknadssegmentet med fokus på uppkoppling, flexibilitet och en yngre kundbas. En felbedömning eller minskning av kundernas intresse för uppkoppling eller yngre kunders villighet och finansiella möjligheter att köpa bil kan betyda att efterfrågan på LYNK&COs bilar inte når upp till förväntningarna. Eftersom LYNK&CO endast nyligen har startat sin verksamhet på de europeiska marknaderna och är i färd med att utöka den, finns det en risk för att LYNK&COs nuvarande finansiering visar sig otillräcklig för fortsatt expansion och att Volvo Car Group tvingas skjuta till extra finansiering.

LYNK&COs, samt det strategiska intresseföretaget Polestars, förmåga att generera försäljning och tillväxt kommer att vara mycket beroende av deras begränsade antal modeller under en tid. I den mån företagets produktutbud och produktcykler inte uppfyller kundernas förväntningar eller produktionen inte sker enligt tidsplanen eller uppsatta kostnads- och volymmål, kan deras framtida försäljning påverkas negativt. Vidare samarbetar Polestar och LYNK&CO i stor utsträckning med Volvo Car Group och Geely-sfären. Såväl Polestars som vissa av LYNK&COs bilar byggs för närvarande på CMA-plattformen och med teknik utvecklad av Ningbo Geely samt CEVT, som båda är dotterbolag till Geely Holding. Om Polestar och LYNK&CO inte lyckas dra nytta av de förväntade synergieffekterna av att ingå i Volvo Car Group och Geely-sfären kan detta få en negativ inverkan på deras verksamhet. Det finns också en risk att Polestar och LYNK&CO inte själva kan fullfölja sina respektive affärsplaner utan att förlita sig på såväl operationell som finansiell stöd från Volvo Car Group och Geely-sfären. Om Polestar eller LYNK&CO inte lyckas fullfölja sina affärsplaner oavsett sådant stöd skulle det kunna medföra att Volvo Car Group inte kan realisera värdepotentialen i dessa innehav fullt ut.

Vidare kan Polestar och LYNK&CO delvis komma att rikta sig till samma marknader och kunder som Volvo Car Group. Volvo Car Group kan således utsättas för konkurrens från dessa joint ventures, vilket skulle kunna få en väsentlig negativ inverkan på såväl Volvo Car Groups som dessa bolags bilförsäljning.

### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till strategiska partners och samarbetspartners***

Volvo Car Group kan från tid till annan ingå strategiska partnerskap och samarbeten som Koncernen bedömer kompletterar dess nuvarande verksamhet genom att expandera till nya geografiska områden, diversifiera Volvo Car Groups kundbas och genom att göra det möjligt för Koncernen att specialisera sig på, utöka eller förbättra relevanta tekniska system. Volvo Car Group har till exempel i samarbete med Google utvecklat ett infotainmentsystem med inbyggda Google-tjänster baserade på operativsystemet Android Automotive och under 2020 inledde Volvo Car Group tillsammans med Polestar och LYNK&CO ett strategiskt samarbete med Waymo gällande avancerad teknik för autonom körning. Utöver detta har Volvo Car Group flera samarbeten med Geely Holding som ger Volvo Car Group möjlighet att snabbt etablera verksamhet i Kina (se även ”–Volvo Car Group är beroende av sin förmåga att bibehålla fördelarna med sitt kinesiska ägarskap och närstående varumärken och företag i Geely-sfären” nedan). Följaktligen är strategiska partnerskap eller samarbeten en förutsättning för att Koncernen ska kunna genomföra sina strategier.

Vissa av Volvo Car Groups samarbeten omfattar avtal där Koncernen utför tjänster och/eller agerar som leverantör. Exempelvis byggs Polestar-bilar av Volvo Car Group vid Koncernens produktionsanläggningar. Sådana avtal kan innefatta kontraktuella förpliktelser att utföra tjänster inom specifika tidsramar och olika sorters kvalitetsåtaganden. Dessutom kan Koncernen vara föremål för skadeståndskrav gällande produktansvar och -garantier för sina partners där Volvo Car Group agerar som leverantör (se även ”–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktansvar” och ”–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktgarantier” ovan). Om Volvo Car Group inte lyckas med att utföra sina tjänster och övriga kontraktuella förpliktelserna kan detta resultera i skadeståndskrav mot Volvo Car Group samt ha en negativ inverkan på Koncernens framtida relationer till sina partners. Utöver detta kan några av de partners som Volvo Car Group har ingått strategiska samarbeten med ha begränsade finansiella resurser, vilket medför en risk att Volvo Car Group inte kommer få betalt för utförda tjänster och leveranser.

I juni 2021 ingick Volvo Car Corporation och Northvolt en icke-bindande avsiktsförklaring. Parternas avsikt är att ingå ett partnerskap gällande de tre delarna: (i) leverans av battericeller till Volvo Car Group från Northvolt enligt ett leveransavtal, (ii) ett forsknings- och utvecklings-joint venture med avsikt att utveckla nya battericeller att användas i teknik för fordonsintegration för Volvo Car Group, och (iii) ett joint venture inom produktion för battericellsproduktion. Dessutom undertecknade Volvo Car Group och den svenska ståltillverkaren SSAB i mars 2021 en avsiktsförklaring gällande SSABs leverans av fossilfritt stål för eventuellt användande till framtida Volvomodeller. Det finns en risk att dessa icke-bindande avsikter inte leder till bindande avtal och att Volvo Car Group inte hittar ytterligare lämpliga strategiska partners eller samarbetspartners med vilka Koncernen kan bilda strategiska allianser eller joint ventures. Om detta inte kan ske vid önskad tidpunkt eller överhuvudtaget, kan det påverka Koncernens förmåga att förverkliga ambitionerna för mitten av decenniet och sin hållbarhets- och elektrifieringsstrategi. Vidare finns det risker och osäkerhetsfaktorer förknippade med dessa aktiviteter, bland annat svårigheten att inte-

grera verksamheter, olika bolagsstyrningsmodeller och företagskulturer, teknologier och produkter. Det finns även en risk att Volvo Car Groups samarbetspartners inte uppfyller sina kontraktuella åtaganden på ett korrekt sätt, i tid eller i enlighet med relevanta regulatoriska krav eller att samarbetspartners påstår att Volvo Car Group inte uppfyller sina åtaganden gentemot sådana partners. Samarbetsaktiviteter kan också ta ledningens uppmärksamhet från andra verksamhetsfrågor, leda till potentiella okända åtaganden förenade med strategiska partnerskap och samarbeten, okända risker som påverkar ett strategiskt partnerskap eller samarbeten samt potentiellt negativa effekter på affärsrelationerna med befintliga kunder och leverantörer. Det finns också en risk att missnöje uppstår i förhållande till Volvo Car Groups samarbetspartners, vilket om det inte hanteras på ett lämpligt sätt kan resultera, och har från tid till annan resulterat, i att krav framställs mot Koncernen (se även ”–*Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till rättsliga och administrativa förfaranden*” nedan). Partnerskap kan också medföra en väsentligt ökad skuldsättning. Det finns en risk att Volvo Car Group inte kan dra fördel av ingångna partnerskap, eller att sådana partnerskap inte utvecklas som planerat eller att de inte är gynnsamma för Koncernens verksamhet och kassaflöden. Sådana händelser skulle kunna få väsentliga negativa effekter på Volvo Car Groups verksamhet, resultat och finansiella ställning.

***Volvo Car Group är beroende av sin förmåga att bibehålla fördelarna med sitt kinesiska ägarskap och närstående varumärken och företag i Geely-sfären***

Volvo Car Group är ett dotterföretag till Geely Sweden, som ytterst ägs av Geely Holding, en kinesisk multinationell koncern inom fordonstillverkning. Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 härrörde 23 procent respektive 24 procent av Volvo Car Groups omsättning från Koncernens kinesiska verksamhet, och Kina är en viktig marknad med avseende på Volvo Car Groups strategi för framtida tillväxt och expansion av verksamheten. Volvo Car Group anser att dess kinesiska ägare med omfattande erfarenhet av att bedriva verksamhet i Kina har underlättat en snabb etablering av verksamheten i Kina, och därmed Koncernens snabba försäljningsökning i Kina efter det att Geely Holdings förvärvade Volvo Car Group. Exempelvis får utländska fordonsföretag enligt kinesiska bestämmelser äga högst 50 procent av sina produktionsverksamheter i Kina. Medan andra utländska biltillverkare tidigare varit tvungna att bilda joint ventures med externa kinesiska partners för att få tillträde till den kinesiska marknaden har Volvo Car Groups joint venture-partners i Kina istället varit företag i Geely Holding-koncernen. Detta har enligt Volvo Car Group skapat flexibilitet i beslutsfattandet och styrningen av dess verksamhet i Kina. Eventuella förändringar i lagar, förordningar eller affärspraxis i Kinas näringsliv eller en förändring i Koncernens ägarstruktur skulle emellertid kunna innebära att Volvo Car Group i framtiden, med eller utan kinesiskt ägarskap, inte kan bibehålla dessa fördelar. Exempelvis presenterades nya bestämmelser 2018, med implementering 2022, som skulle lätta på ägarrestriktionerna och tillåta utländska biltillverkare att driva sina produktionsenheter och affärer i Kina utan en kinesisk partner. Även om sådana regulatoriska förändringar gör det möjligt för Volvo Car Group att stärka sin position som fristående företag i Kina, till exempel genom att förvärva aktier i sina joint ventures som

äger den kinesiska produktionsverksamheten, skulle de nya reglerna även underlätta för utländska biltillverkare att etablera sig på marknaden och minska det försprång som det kinesiska ägarskapet i dagsläget ger Volvo Car Group på den kinesiska marknaden.

Vidare gynnas Volvo Car Group av ett brett och växande samarbete med närstående varumärken och företag inom Geely-sfären, vilket medverkat till, och som Koncernen räknar med även fortsatt kommer medverka till, vissa synergieffekter och kostnadsbesparingar inom områden som forskning och utveckling, inköp, tillverkning och distribution, särskilt avseende de nya varumärken som utvecklas tillsammans med Geely Holding, såsom LYNK&CO och Polestar. För att uppnå Volvo Car Groups ambition att i mitten av decenniet sälja 1,2 miljoner bilar årligen försöker Koncernen löpande identifiera och förverkliga synergieffekter mellan Volvo Car Group och Geely-sfären inom alla industriområden. Exempelvis har Volvo Car Group och Geely Holding kommit överens om att bedriva verksamheten som rör förbränningsmotorer i ett fristående företag som inledningsvis kommer att ägas av Geely Holding (67 procent) och Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd (som är ett helägt dotterföretag till Volvo Car Group) (33 procent). Ändrade och utökade lagar och regelverk i Kina, förändringar i ägarskapet för något av de närstående varumärkena eller företagen i Geely-sfären, avyttring eller avveckling av bolag inom båda koncernerna eller andra förändringar i närstående varumärken och företag och riskerar att leda till att Volvo Car Group i framtiden inte kommer att ha möjlighet att ingå i, och uppnå synergier med, Geely-sfären.

Volvo Car Group är även föremål för risker förknippade med närståendetransaktioner till följd av Volvo Car Groups transaktioner med Geely Holding och närstående företag i Geely-sfären. Under 2020 och det första halvåret 2021 uppgick Volvo Car Groups försäljning av varor, tjänster och övrigt till närstående företag (inklusive joint ventures i Geely-sfären) till 5 131 MSEK respektive 2 675 MSEK och Koncernens inköp av varor, tjänster och övrigt från närstående företag uppgick till 7 085 MSEK respektive 2 962 MSEK, där det sistnämnda förväntas öka efter separationen av verksamheten inom förbränningsmotorer. Det finns en risk att Volvo Car Groups interna bolagsstyrningsdokument och rutiner inte är tillräckliga för att förhindra att transaktioner med närstående parter ingås på icke-marknadsmässiga villkor och risken kommer att öka om antalet eller komplexiteten av närståendetransaktionerna ökar. Transaktioner med närstående parter som inte är marknadsmässiga riskerar att inte vara lagenliga och skada Volvo Car Groups anseende, vilket i sin tur skulle utgöra en betydande risk för Volvo Car Groups verksamhet och utsikter.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till klimatförändringar, naturkatastrofer, krig, epidemier och andra externa händelser***

Volvo Car Groups verksamhet skulle kunna påverkas väsentligt och negativt av naturkatastrofer, till exempel jordbävningar, tsunamis, bränder, översvämningar, hagel, stormar, hårt vinterväder (inklusive snöoväder, isbildning, isstormar och häftiga snöstormar), epidemi eller pandemiutbrott, strömavbrott, kommunikationsproblem och andra infrastrukturrelaterade problem, explosioner eller andra händelser, såsom krig, terroristhandlingar, miljöolyckor, elbrist eller infrastrukturstörningar (se även ”–*Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till covid-19-pandemin*” ovan).



Vissa naturkatastrofer, såsom jordbävningar och orkaner, kan störa leveranserna av råvaror, komponenter och bildelar till Volvo Car Group och följaktligen också distributionen av personbilar till kunderna. Händelser som orkaner och översvämningar kan komma att bli mer frekventa framöver på grund av klimatförändringar och också resultera i långsiktiga förändringar, såsom höjd havsnivå, vilket skulle påverka Volvo Car Groups förmåga att bedriva sin verksamhet. Som ett exempel kan nämnas att Volvo Car Groups anläggning i Charleston är belägen i South Carolina, USA, ett område som ofta drabbas av orkaner, och Chengdu-anläggningen ligger i Sichuanprovinsen i Kina som är en känd jordbävningsszon. Dessutom innebär Volvo Car Groups globala närvaro en ökad risk för krigshot och terroristattacker som påverkar Koncernen, vilket kan skapa osäkerhet och påverka verksamheten på olika sätt som Koncernen inte kan förutse.

Om någon av ovanstående händelser skulle inträffa i Europa, Kina, USA eller någon annanstans där Koncernen är verksam, skulle det allvarligt kunna störa Volvo Car Groups verksamhet. Sådana händelser kan också få en betydande inverkan på bilindustrin och orsaka tillfällig nedstängning av de anläggningar som Volvo Car Group, dess affärspartners eller leverantörer använder för sina verksamheter, vilket kan få en allvarlig inverkan på Koncernens verksamhet. Därtill kan Volvo Car Groups omsättning och lönsamhet minska kraftigt om en naturkatastrof, epidemi eller annan händelse skadar världsekonomin.

***Volvo Car Group är beroende av nyckelpersoner och sin förmåga att rekrytera och behålla högkvalificerade medarbetare***

Volvo Car Group anser att dess tillväxt och framtida framgång till stor del är beroende av kompetenserna hos personerna i ledningsgruppen och andra ledande befattningshavare, chefsdesigners och chefsingenjörer. I en bransch som kännetecknas av hård konkurrens, stora omvälvningar och kompetensbrist, är det avgörande att Volvo Car Group kan rekrytera och behålla kvalificerad personal. För närvarande är det utmanande att rekrytera högt utbildade mjukvaru-utvecklare för elektrifieringsutveckling och utveckling av autonom körning. Detta kan komma att kräva särskilda rekryteringsinsatser i exempelvis Silicon Valley, vilket vanligtvis medför högre kostnader. Om detta resulterar i att Volvo Car Group måste höja sina ersättningsnivåer kan det påverka Volvo Car Groups resultat negativt. Löner och andra ersättningar till anställda uppgick 2020 till 21 314 MSEK. Om Volvo Car Group å andra skulle erbjuda alltför låga ersättningsnivåer finns det en risk att medarbetare slutar och börjar arbeta hos en konkurrent, vilket skulle ha en negativ inverkan på Volvo Car Groups konkurrensförmåga. Om Volvo Car Group inte lyckas rekrytera, utbilda och behålla den kvalificerade personal som behövs för verksamheten kan Koncernen vara oförmögen att utöka sin verksamhet i linje med sin strategi och konkurrera om nya bilköpare samt behålla befintliga kunder, vilket kan ha en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups konkurrensförmåga och resultat.

Det finns också en risk att kompetent personal lämnar Volvo Car Group och går till konkurrenter, vilket är till nackdel för Volvo Car Group. Detta gäller särskilt dem som har anställningsavtal med korta uppsägningstider och inte omfattas av tillräckliga konkurrensklausuler och, både med avseende på anställda och kunder, värvningsklausuler. Begränsande anställningsvillkor är endast tillåtna i viss utsträckning och det finns en risk att sådana villkor, till exempel konkurrens- och värvningsbegränsningar avseende Koncernens

anställda, visar sig vara icke-verkställbara, exempelvis på grund av längden för sådana begränsande anställningsvillkor. Om sådana nyckelpersoner slutar och dessutom tar med sig andra kvalificerade anställda accentueras denna risk. Om denna risk realiserades skulle den kunna leda till störningar i den dagliga verksamheten, framtida intäktsbortfall och minskad lönsamhet.

Många av Volvo Car Groups chefer i ledningsgruppen och andra ledande befattningshavare har tjänstgjort många år inom sina primära affärsområden och har stor erfarenhet av Koncernens verksamhet, vilket bidragit väsentligt till Koncernens tillväxt. Bland annat har Volvo Car Groups VD varit Koncernens VD sedan 2012. Hans anställningsavtal är dock tidsbegränsat och löper ut den 31 december 2022. Om Volvo Car Group förlorar en eller flera av medlemmarna i ledningsgruppen eller andra ledande befattningshavare kan det bli svårt att ersätta dessa personer. Detta kan ha en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups konkurrensförmåga och resultat.

***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till sitt anseende och varumärke***

Volvo Car Group anser att det starka varumärket hör till dess mest värdefulla tillgångar och att varumärkets image och anseende har bidragit väsentligt till att göra verksamheten framgångsrik. Koncernens fortsatta framgångar är beroende av dess förmåga att upprätthålla, främja och utveckla sin varumärkesimage och sitt goda anseende, bland annat sitt renommé för att tillhandahålla säker och hållbar mobilitet, något som Koncernen anser vara en viktig del i kundernas upplevelse av Volvomärket.

Varumärkesnamnet Volvo ägs indirekt av, och används av, både Volvo Car Group och AB Volvo (tillverkare av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner samt båt- och industrimotorer). Eftersom både Volvo Car Group och AB Volvo använder samma varumärkesnamn skulle eventuella negativa händelser eller negativ publicitet på grund av regulatoriska eller legala händelser relaterade till AB Volvo kunna skada Volvo Car Groups anseende och varumärkesimage, undergräva konsumenternas förtroende för Koncernen och minska efterfrågan på Volvobilar, även om Volvo Car Group inte är inblandat i den negativa händelsen eller publiciteten. Sådana händelser skulle allvarligt kunna skada Volvo Car Groups anseende.

Kopplingen mellan varumärket, Volvo Car Groups hållbarhetsprogram som beskriver Koncernens mål och åtaganden för en hållbar utveckling, och snabbt ökande förväntningar från allmänheten på företags hållbarhetsprestationer exponerar också Koncernen för risk. Negativa händelser, negativ publicitet eller förväntningar som inte uppfylls skulle, även om Volvo Car Group inte är direkt inblandat, det vill säga avser till exempel Koncernens samarbetspartners och leverantörer, kunna skada Volvo Car Groups varumärke och värde mer än det skulle skada Koncernens konkurrenter. Volvo Car Groups varumärkesposition kopplad till dess hållbarhetsprogram och allmänhetens förväntningar skulle potentiellt kunna påverkas om den allmänna uppfattningen inom bilindustrin förändras, eller om Koncernen väljer samarbetspartners vars hållbarhetsambitioner inte överensstämmer med Koncernens egna ambitioner och allmänhetens förväntningar. Volvo Car Groups resultat skulle kunna påverkas negativt om dess varumärke skadas eller blir föremål för negativ publicitet. Ett exempel är bristen på vissa mineraler och råvaror som Volvo Car Group använder i sin tillverkning. Detta ökar risken för

att sådana mineraler köps in från konfliktområden, till exempel från Demokratiska republiken Kongo, vilket är fallet med den kobolt Volvo Car Group använder i sin verksamhet. All användning av konfliktmaterial (columbit-tantalit eller coltan, kassiterit, guld, wolframit eller derivat därav, vanligtvis benämnda "3TG") och/eller andra högriskmaterial såsom kobolt eller glimmer i Volvo Car Groups verksamhet, hos samarbetspartners eller leverantörer, skulle kunna ge upphov till negativ publicitet som kan skada Volvo Car Groups anseende och varumärkesimage samt leda till regulatorisk granskning.

Negativ publicitet kring Volvo Car Group, till exempel i samband med regulatoriska eller rättsliga processer, eller negativa påståenden på internet, sociala medieplattformar eller i andra medier, kan också skada Volvo Car Groups anseende och varumärkesimage. Detta skulle kunna leda till att konsumenternas förtroende undergrävs och på sikt minska efterfrågan på Koncernens bilar, även om den negativa publiciteten är ogrundad eller irrelevant för verksamheten.

***Volvo Car Group är föremål för olika operativa risker, bland annat i samband med IT-användning***

Operativa risker avser förlustrisker på grund av brister eller fel i interna processer och system eller på grund av mänskliga misstag eller externa händelser. Detta omfattar bland annat förluster orsakade av bristande kontroll av interna förfaranden, anställdas överträdelse av interna riktlinjer, störningar eller fel i informationstekniska ("IT") system, datornät, telekommunikationssystem, mekaniska fel, utrustningsfel, mänskliga misstag, naturkatastrofer, säkerhetsbrott eller sabotage utförda av tredje parter (till exempel av hackers och personer som utför industrispionage). Volvo Car Group är i allmänhet föremål för IT-risker eftersom obehörig åtkomst eller missbruk av data som behandlas i Koncernens IT-system, mänskliga misstag eller tekniska fel av olika slag, skulle kunna störa verksamheten, däribland tillverknings-, design- och teknikutvecklingsprocesserna, eller resultera i brott mot lagstiftning, som exempelvis GDPR.<sup>6</sup> Dessutom har Volvo Car Group till hög grad outsourcat underhållet av sin IT-miljö till flertalet tredje parter av optimerings- och effektiviseringskäl. Sådana IT-outsourcningar innebär att Volvo Car Group arbetar inom en multioutsourcad miljö som därmed exponerar Koncernen för ökade risker på grund av behovet att samarbeta med flera IT-leverantörer som är tredje parter för att kunna effektivisera och bibehålla stabilitet i sin IT-miljö. En del av Volvo Car Groups digitala agenda fokuserar på effektivitet och optimering, såsom datadrivet anpassande av distributionsnätverk och -system samt efterfrågeplanering och produktutveckling, vilket leder till att Koncernens digitala exponering samt relaterade risker ökar med tiden. Dessutom kan IT-brottslighet leda till avbrott i affärsverksamheten, och generellt har risken för IT-incidenter ökat i och med att fler arbetat på distans på grund av covid-19-restriktionerna. IT-relaterade avbrott, exempelvis till följd av IT-brottslighet, kan komma att allvarligt störa Volvo Car Groups affärsverksamhet, bland annat genom driftstörningar som påverkar såväl Koncernen som kunderna, förlust av immateriella rättigheter och dataläckor.

6) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning, GDPR).

Detta kan leda till höga kostnader och stora bötesbelopp på grund av brott mot dataskyddslag.

Koncernen är, i förhållande till sina uppkopplade bilar, i ökande grad exponerad för obehörig kontroll eller manipulation av bilarnas system till följd av dessa fordons teknologi och uppkopplingsmöjligheter. Volvo Car Groups IT-nätverk och kommunikation med Koncernens bilar kan vara sårbar för avlyssning, manipulering, skadegörelse eller avbrott till följd av attacker från hackers eller kriminella organisationer eller på grund av misstag av medarbetare som har tillgång till Volvo Car Groups nätverk och system. Sådana attacker eller brott skulle kunna resultera i oförutsedd kontroll av eller ändrad funktionalitet i Volvobilarna, användargränssnittet och prestandan, eller läckage av data som lagras eller skapas av bilen. Dessutom blir det alltmer förekommande med så kallad "chip tuning" av bilars elektronik, vilket innebär att originalmjukvaran manipuleras till en viss grad för att uppnå förbättrad prestanda hos bilarna. Om Volvo Car Group blir föremål för sådan manipulering av mjukvaran finns det en risk för att den påverkade mjukvaran sedan obehörigt delas och säljs utanför Koncernens kontroll. Det finns också en risk att Volvo Car Group fortfarande skulle hållas ansvarigt för produktansvarsdefekter hos sådana bilar och även för defekter som orsakas som en direkt följd av obehörig användande av manipulerad mjukvara. All sådan obehörig kontroll över bilar, åtkomst till eller förlust av information skulle kunna resultera i rättsliga anspråk eller processer samt negativ publicitet, vilket skulle kunna inverka negativt på Volvo Car Groups varumärke och anseende.

I likhet med andra företag med komplex tillverkning, produktutveckling, upphandling, försäljning, marknadsföring och finansieringsverksamhet är Volvo Car Group exponerat för en rad olika operativa risker och, om vidtagna skyddsåtgärder inte är tillräckliga kan det få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet och resultat.

***Volvo Car Group är föremål för dataskydds- och internetrelaterade risker***

Vissa av Volvomodeller har, och samtliga av Koncernens framtida modeller inom de närmaste fem åren kommer att ha, inbyggd datauppkoppling baserad på teknologier som Apple CarPlay®, Android Auto® och Volvo On Call®. Volvo Car Groups insamling, användning, lagring, skydd och överföring av personuppgifter om sina kunder regleras av konsument- och dataskyddslagstiftning i de jurisdiktioner där Koncernen är verksam. Tolkningen och tillämpningen av konsument- och dataskyddslag i USA, Europa och andra regioner kan ofta vara osäker, motstridig eller i frekvent förändring.

I Volvo Car Groups verksamhet samlar och använder Koncernen och många av Koncernens affärspartners personuppgifter om olika personkategorier, platssökande, anställda, kunder, återförsäljare, importörer och leverantörer. Volvo Car Group och Koncernens affärspartners omfattas således av personuppgifts- och dataskyddslag och förordningar samt tillhörande säkerhetsprotokoll för användning, överföring och utlämnande av personuppgifter. Sådan insamling och användning av personuppgifter regleras i övergripande dataskyddslag och förordningar som antagits för att skydda privatpersoners integritet. Eftersom Volvo Car Group bedriver verksamhet i hela världen måste Koncernen följa den stadigt växande regulatoriska miljön rörande integritetsfrågor. Volvo Car Group måste även säkerställa att Koncernens affärspartners efter-

lever relevanta bestämmelser och förordningar. EU och många länder inom EU har antagit dataskyddsdirektiv och lagar som reglerar insamling och användning av internetanvändares personuppgifter, till exempel GDPR, och USA och andra jurisdiktioner har stiftat lagar som reglerar insamling och användning av vissa personuppgifter. Efterlevnad av GDPR och andra dataskyddslag kan vara särskilt utmanande när det gäller exempelvis dataskyddsvillkor i vissa avtal samt implementeringen av tillräckliga och nödvändiga dataskyddspolicier för att hantera integritetsfrågor och identifiera brister. De territoriella och innehållsmässiga tillämpningsbestämmelserna för varje dataskyddslag varierar dessutom, vilket innebär att delar av Koncernens organisation kan vara underkastad ett flertal regulatoriska ramverk samtidigt. Vidare har dataskyddsbestämmelser börjat integreras i nya tekniska regelverk – detta är i dag vanligare än att dataskyddsaspekten inte berörs alls (till exempel Euro NCAP<sup>7</sup> kommer att omfatta övervakning av förarens uppmärksamhetsnivå, vilket i sin tur betyder att biometrisk personuppgifter behöver behandlas). Den personliga integriteten skyddas alltså i ökande utsträckning, och i samband med det kan kunder komma att bli allt mindre benägna att dela personuppgifter. Om tillgången till personuppgifter och information begränsas ytterligare kan Koncernen komma att sakna intern information och kapacitet att erbjuda tjänster som medför att personuppgifter delas utanför organisationen. Dessutom utdöms höga böter för dataskyddsbrott i vissa jurisdiktioner. Exempelvis kan straff för sådana brott enligt GDPR uppgå till 20 MEUR eller 4 procent av ett företags totala globala omsättning, beroende på vilket som är högst, och resultera i att Koncernen måste ägna mycket tid och resurser åt att säkerställa efterlevnad av lagstiftning som reglerar insamling och användning av vissa personuppgifter.

Slutligen finns det många förslag från lagstiftare och branschen inom området beträffande insamling, lagring och användning av konsumentinformation, internetanvändning och geolokaliseringdata, och som etablerar förfaranden för dataskydd och anmälan av överträdelse. Mot bakgrund av att detta är ett framväxande och ännu inte färdigreglerat lagstiftningsområde, skulle nya omfattande restriktioner eller tekniska krav innebära potentiella skyldigheter för Volvo Car Group eller begränsa Koncernens nuvarande affärsmetoder, vilket i sin tur kan få en väsentlig negativ inverkan på verksamheten. Vid ett eventuellt säkerhetsbrott mot Volvo Car Groups databehandlingssystem som omfattar konsumentinformation, eller vid eventuell förlust eller förvanskning av konsumentinformation, skulle Koncernen kunna bli ansvarig administrativt, civilrättsligt och straffrättsligt och åläggas böter av berörda myndigheter. Överträdelser mot gällande lagar kan även leda till negativ publicitet för Koncernen som också kan bli föremål för utredningar, granskningar, skadeståndskrav eller andra åtgärder.

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till sitt försäkringsskydd***

Det finns en risk att det försäkringsskydd Volvo Car Group uppbygger inte är tillräckligt för att täcka normala risker förenade med Koncernens verksamhet såsom skydd för personal, egendom och tillgångar, inklusive entreprenad-, allrisk-, fordons- och produktansvarsförsäkring. Det finns dessutom en risk att Volvo Car Group inte

kan identifiera eller försäkra alla potentiella risker, eller inte gör en korrekt uppskattning av den lämpliga försäkringsnivån eller möjliga konsekvenser av de identifierade riskerna, och således har en otillräcklig försäkringstäckning för alla risker förenade med Koncernens verksamhet. Till exempel finns inga lämpliga produktåterkallelseförsäkringar tillgängliga på försäkringsmarknaden. Det finns även en risk att eventuella försäkringsanspråk under Volvo Car Groups försäkringsskydd inte ersätts fullt ut eller i tid, att Koncernens försäkringsskydd inte är tillräckligt i något avseende eller att dess försäkringspremier kommer att öka väsentligt. Om Volvo Car Group drabbas av förlust eller skada som inte täcks av försäkring eller överskrider Koncernens försäkringsskydd, eller måste betala högre försäkringspremier, kan detta följaktligen få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet, resultat och finansiella ställning.

Volvo Car Group har ett helägt captiveförsäkringsbolag, Volvo Car Insurance AB, som med hjälp av återförsäkring erbjuder försäkringsskydd för delar av Koncernens risker, främst avseende egendomsskada, verksamhetsavbrott, allmänt ansvar, produktansvar samt transport. Reserverna i detta försäkringsbolag justeras löpande baserat på aktuariella beräkningar. Det finns en risk att dessa periodiska justeringar är ogynnsamma, vilket skulle påverka Volvo Car Groups resultat negativt.

#### **Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker**

##### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till lagar och regler hänförliga till bilindustrin***

Volvo Car Groups bilar marknadsförs och säljs av regionala marknadsföringsbolag respektive nationella försäljningsbolag, genom cirka 2 300 lokala återförsäljare i omkring 100 länder. Volvo Car Groups verksamhet lyder därmed under branschrelaterade lagar och förordningar i många jurisdiktioner som bland annat rör växthusgasutsläpp, fordonens bränsleekonomi, fordonsutsläpp, energisäkerhet, fordons säkerhet, cybersäkerhet och miljöfrågor. Det finns en risk att antalet och omfattningen på kraven i lagar och regelverk för bilindustrin kommer att öka betydligt i framtiden och att regellevnad av dessa kommer att leda till ökade kostnader. Förändrade regulatoriska krav skulle kunna påverka Volvo Car Groups produktutvecklingsplaner avsevärt, leda till väsentliga kostnader samt begränsa antalet fordon och fordonstyper som Koncernen kan sälja och var de kan säljas. Dessutom skulle eventuella brott mot regelverken kunna skada Koncernens anseende och resultera i straffrättsliga och civilrättsliga påföljder, däribland betydande böter, tredjepartsanspråk för förlust eller skada, förlust av licenser eller ålägganden att vidta kostsamma korrigerande åtgärder.

Vidare har vissa europeiska länder implementerat, eller överväger att implementera, skattemässiga åtgärder för att minska fordonsutsläpp. Bland annat har Storbritannien, Frankrike och Tyskland infört utsläppsbaserad fordonsbeskattning. Sådana åtgärder skulle ytterligare kunna minska konsumenternas efterfrågan på fordon som drivs med förbränningsmotor jämfört med batterier. Om konsumenternas efterfrågan på modeller med förbränningsmotor skiftar till helt elektriska bilar snabbare än Volvo Car Group förväntar sig är Koncernens förmåga att anpassa sin verksamhet avgörande, till exempel när det gäller produktutveckling, inköp och tillverkning.

I USA blir kraven på bränsleekonomi och växthusgasutsläpp alltmer omfattande. En bränsleekonomistandard (Eng. *corporate average fuel economy standards*, "CAFE") slår fast den minimala,

<sup>7</sup> Euro NCAP är ett europeiskt program för frivillig utvärdering av bil-säkerhetsprestanda som stöds av flera europeiska regeringar samt EU.

genomsnittliga bränsleförbrukningen för en biltillverkares fordonspark av nya personbilar och lätta lastbilar som säljs i USA. Beräkningen görs för varje modellår. En civilrättslig straffavgift kan betalas för att uppfylla kraven i CAFE. Per datumet för detta prospekt gäller en grundavgift enligt CAFE på 5,50 USD för var tionde mile per gallon ("MPG") som en tillverkares genomsnittliga fordonspark överskrider CAFE-standarden, och denna multipliceras med antalet fordon i tillverkarens fordonspark för att komma fram till den totala avgiften. Efter de senaste uppdateringarna kommer CAFE-avgiften att stiga till 14,00 USD med start från modellår 2022. I USA finns även regler som kräver att tillverkare lever upp till en liknande standard för växthusgasutsläpp som skärps årligen till och med 2025. De amerikanska regulatoriska kraven när det gäller växthusgasutsläpp kommer alltså att öka i framtiden och överträdelser av dessa standarder kan leda till betydande viten och böter.

Vidare måste Volvo Car Group följa detaljerade regelverk avseende fordonssäkerhet i de regioner där Koncernen är etablerad. I USA är det exempelvis förbjudet att sälja nya fordon eller ny utrustning som inte följer gällande fordonssäkerhetsstandarder utfärdade av National Highway Traffic Safety Administration ("NHTSA"), vilka inbegriper en lång rad områden och ofta uppdateras. Utöver detta infördes 2019 ett regelverk i Kina som fastställer detaljerade krav för att biltillverkare och deras produkter ska få tillträde till marknaden, såsom säkerhetskrav för personbilar. Dessutom offentliggjorde Förenta Nationerna ("FN") i mars 2021 en föreskrift rörande cybersäkerhet och hantering av cybersäkerhetssystem,<sup>8</sup> vars bestämmelser därefter har antagits av EU, Japan och Sydkorea. I EU är FN-föreskriften antagen genom ändringar av den allmänna säkerhetsförordningen<sup>9</sup> som sedan tidigare bland annat ställer krav på varningar avseende förarens uppmärksamhetsnivå och stöd för intelligent farthållning. Den uppdaterade allmänna säkerhetsförordningen föreskriver att alla nya fordonstyper från och med juli 2022, och alla fordonstyper som produceras från och med juli 2024, måste erhålla ett typgodkännande för att säljas av biltillverkare. Om Volvo Car Group misslyckas med att efterleva den allmänna säkerhetsförordningen, eller annan lagstiftning som implementerar FN-föreskriften, skulle det förhindra Koncernen från att registrera berörda bilar på relevanta marknader, vilket skulle resultera i att Koncernen inte har rätt att erbjuda dessa bilar i relevanta jurisdiktioner och därmed ha en negativ effekt på Volvo Car Groups försäljning.

När det gäller autonom körning är regelverken fortfarande under utveckling. I USA saknas federala riktlinjer för provning, certifiering och reglering av autonoma bilar. I Europa har flera länder lanserat nationella initiativ för att stödja autonom körning och detta arbete pågår fortfarande. Många frågor kring autonom körning är fortfarande oreglerade, till exempel vem som bär det juridiska ansvaret om en autonom bil är inblandad i en kollision eller hackas av en kriminell tredje part (se även "*Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch—Volvo Car Group är föremål för olika operativa risker, bland annat i samband med IT-användning*" ovan). I Kina är lagstiftningen kring autonom körning fortfarande på utred-

ningsstadiet, och hur den kinesiska lagstiftningen kommer att se ut på detta område går inte att förutse.

För att följa aktuella och framtida bilindustrirelaterade lagar och förordningar kan Volvo Car Group bli tvunget att tillföra mer kapital och öka forsknings- och utvecklingskostnaderna för att upgradera produkter och anläggningar. Detta skulle i sin tur påverka Koncernens produktionskostnader och resultat, och på grund av konkurrenssituationen kan dessa kostnadsökningar vara svåra att överföra på kunder genom höjda bilpriser. Det finns en risk att Volvo Car Group kan komma att vara oförmöget att utveckla kommersiellt gångbara teknologier inom de tidsramar som föreskrivs i de nya standarderna, vilket kan leda till betydande civilrättsliga straffavgifter eller till att Koncernen drastiskt måste reducera sitt produkterbjudande.

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till lagar och regler hänförliga till sin produktionsverksamhet***

Volvo Car Group har produktionsanläggningar i Sverige, Belgien, USA och Kina samt monteringsfabriker i Malaysia och Indien. Produktionsanläggningarna och verksamheterna omfattas av ett stort antal miljö-, hälso- och säkerhetsbestämmelser med fokus på, bland annat, luftutsläpp, utsläpp av avloppsvatten, oavsiktliga utsläpp i miljön, människors exponering för farliga material, lagring, behandling, transport och bortforsling av avfall och farliga material, undersökning och sanering av föroreningar, kemiska regelverk, processäkerhet och upprätthållande av arbetsplats säkerhet. Ett exempel är EU-förordningen om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier ("**REACH-förordningen**")<sup>10</sup>, som syftar till att identifiera och minska kemikaliers och andra ämnens negativa påverkan på hälsa och säkerhet, vilket skulle kunna innebära restriktioner eller hårdare krav på tillgänglighet eller användning av råvaror som behövs i Volvo Car Groups tillverkningsprocess. Dessutom blir de regelverk som ålägger fordonstillverkare att finansiera återanvändning, återvinning och bortforsling av fordonsdelar, inklusive uttjänta blybatterier, allt striktare och får globalt tillämpningsområde. Volvo Car Group förväntar sig därför att produktionskostnaderna kommer att öka till följd av dessa regleringar. Volvo Car Group har haft, och kommer även fortsättningsvis att ha, betydande fortlöpande investeringskostnader för att säkerställa efterlevnaden av nu gällande och framtida lagar och förordningar avseende miljö, hälsa och säkerhet för Volvo Car Groups produktionsverksamhet.

Många av Koncernens verksamheter kräver tillstånd och kontroller för att övervaka och förhindra föroreningar, och en fortsatt drift, anpassning eller expansion av Volvo Car Groups verksamhet vid dess anläggningar kan kräva förnyade eller nya tillstånd. Till exempel har Volvo Car Group ålagts vissa ytterligare åtaganden, bland annat rörande vattenutsläpp, för att kunna följa miljömässiga tillstånd. Överträdelser av ovannämnda lagar och förordningar kan resultera i betydande viten och böter, att Volvo Car Groups tillstånd dras in, återkallas eller inte förnyas, eller, i värsta fall, att Koncernens anläggningar måste stängas.

<sup>8</sup>) FN-föreskrift nr 155 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på cybersäkerhet och ledningssystem för cybersäkerhet.

<sup>9</sup>) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/2144 av den 27 november 2019 om krav för typgodkännande av motorfordon och deras släpvagnar samt de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, med avseende på deras allmänna säkerhet och skydd för personer i fordonet och oskyddade trafikanter.

<sup>10</sup>) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (REACH), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG.

Dessutom har industriell verksamhet bedrivits under lång tid vid många av Volvo Car Groups anläggningar och arbetsplatser som därför generellt förorenats av ämnen som kolväten, bly, zink och polycykliska aromatiska kolväten (PAH), antingen genom Koncernens verksamhet eller verksamhet som tidigare utförts av andra aktörer på samma plats. Volvo Car Group kan från tid till annan åläggas att undersöka och åtgärda föroreningar på dessa platser och anläggningar samt på fastigheter som Volvo Car Group, eller företag och verksamheter som Koncernen har förvärvat eller fusionerat med, äger eller tidigare ägt eller drivit. Detta oavsett om Volvo Car Group orsakat föroreningen eller om verksamheten som orsakade föroreningen var laglig vid tidpunkten för föroreningen. I samband med förorenade fastigheter, liksom Volvo Car Groups verksamhet i stort, kan Koncernen också bli föremål för krav från myndigheter, privatpersoner eller andra tredje parter som kräver skadestånd för påstådd personskada, egendomsskada eller skada på naturresurser orsakad av förorenande farliga ämnen eller exponering orsakad av Volvo Car Groups verksamhet, anläggningar, arbetsplatser, fabriker eller produkter. Upptäckten av tidigare okända föroreningar, nya föroreningar eller införande av nya skyldigheter att undersöka eller åtgärda kända tidigare föroreningar vid Volvo Car Groups anläggningar skulle kunna resultera i betydande oförutsedda kostnader.

Volvo Car Group är även föremål för lagar och regler avseende arbetstagarnas hälsa och säkerhet på Koncernens anläggningar. Vid de tillfälliga nedstängningarna av Koncernens anläggningar i början av covid-19-pandemin blev det nödvändigt att vidta åtgärder för att öka avståndet mellan medarbetarna och andra åtgärder för att minska risken för smittspridning. Bilproduktion, underhållsarbete, logistik- och materialhantering samt provkörning utgör de huvudsakliga riskområdena för Volvo Car Groups personal. Under 2019, när en anläggning stängdes ner i Chengdu, Kina, inträffade en dödsolycka där en entreprenör som arbetade för ett byggföretag var inblandad. Mot bakgrund av antalet anställda (genomsnittligt antal anställda uppgick 2020 till 38 343) finns det en risk att anställda skadas eller blir sjuka, vilket skulle kunna leda till störningar i Volvo Car Groups verksamhet och skada Koncernens anseende. Detta skulle också kunna leda till att anställda som skadats begär ersättning från Volvo Car Group.

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till bristande regelefterlevnad och internkontroll***

De interna styrdokument, riktlinjerna, rutinerna, processerna och utvärderingsmetoderna som Volvo Car Group använder för att säkerställa regelefterlevnad, och för att bedöma och hantera risk, kan vara otillräckliga för att hantera alla typer av risker, inklusive risker som Koncernen inte lyckas identifiera eller förutse, och sådana risker kan inbegripa försummelser på grund av bristande intern styrning eller kontroll. Volvo Car Group är föremål för risken att dess verksamhet, inklusive dess dotterbolags verksamheter, inte uppfyller föreskrifter i interna styrdokument, däribland Koncernens uppförandekod, eller att Koncernen inte har kvantifierat de identifierade riskerna på ett korrekt sätt, vilket kan medföra överträdelser av externa bestämmelser och förordningar. Det finns också en risk att Volvo Car Group misslyckas med att bedöma och hantera risk på ett tillfredsställande sätt eller att Koncernens anställda agerar på ett sätt som inte överensstämmer med den nivå på affärsetik och inte-

gritet som Koncernen har åtagit sig, bland annat genom att bryta mot gällande regler hänförliga till konkurrensrätt, anti-korruptionslagar, handelssanktioner, dataskydd och mänskliga rättigheter. Sådana överträdelser skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups anseende och verksamhet.

Volvo Car Groups globala verksamhet och geografiska spridning exponerar Volvo Car Group för risker som rör hållbarhetsfaktorer, till exempel mänskliga rättigheter, anställningsvillkor och korruption. I vissa geografiska områden där Volvo Car Group äger och/eller driver produktionsanläggningar, till exempel Kina, Malaysia och Indien, och har leverantörskedjor finns en allmänt förhöjd risk att personer direkt eller indirekt utför arbete för en enhet som kan vara utsatt för överträdelser av mänskliga rättigheter, såsom tvångsarbete, vilket därmed utsätter Volvo Car Group för ökad risk. Det finns även en risk att Volvo Car Groups regelefterlevnadsprogram inte är tillräckligt för att identifiera eller misslyckas med att agera på misstänkta överträdelser av mänskliga rättigheter utförda av Koncernens leverantörer eller underleverantörer. Volvo Car Group bedriver dessutom verksamhet i vissa områden där det anses finnas en förhöjd risk för korruption, till exempel delar av Latinamerika och Mellanöstern, vilket utsätter Koncernen för ökade korruptionsrelaterade risker. Korruptionsrelaterade risker är störst i samband med samarbeten med agenter, importörer och lokala affärspartners, särskilt i jurisdiktioner med förhöjd korruptionsrisk. Volvo Car Group är också verksam i flera länder med förhöjd risk kopplad till handelssanktioner och ekonomiska sanktioner/ exportrestriktioner, inklusive länder som omfattas av restriktiva åtgärder såsom Ryssland och Ukraina. Volvo Car Group har dessutom tillgång till och använder viss teknik, samt producerar och/eller handlar med vissa produkter eller reservdelar, som kan vara underställda särskilda exportkontroller, inklusive under U.S. Export Administration Regulations, U.S. International Traffic in Arms Regulations, EU:s förordning om produkter med dubbla användningsområden<sup>11</sup> och/eller svenska eller andra tillämpliga militära exportkontroller. Brott mot tillämpliga handelssanktioner eller exportkontrollförordningar, till exempel genom otillåten överföring av teknologi (exempelvis genom informationsdelning) eller export eller återexport av bilar, reservdelar eller teknologi till en jurisdiktion som är föremål för sanktioner/exportkontrollrestriktioner, eller antikorrupptionslagar kan leda till omfattande böter och straffrättsliga påföljder samt ge upphov till negativ publicitet som kan skada Volvo Car Groups anseende. Incidenter relaterade till korruption, handelssanktioner och exportkontroll eller anklagelser mot leverantörer, återförsäljare, eller andra partners som Volvo Car Group har en affärsrelation med, och som leder till negativ publicitet, kan skada Volvo Car Groups anseende även om Koncernen inte är direkt inblandad. Vidare har Bolagets styrelseordförande varit ledamot i den nationella kommittén för Kinesiska folkets politiska rådgivande konferens (ett konsultativt politiskt organ) (Eng. *National Committee of the Chinese People's Political Consultative Conference*) mellan mars 2003 och mars 2018 och är medlem i Kinas nationella folkkongress (det högsta lagstiftande organet i Kina) (Eng. *National People's Congress*) sedan mars 2018. Personer med framträdande offentliga positioner anses allmänt löpa högre risk att utsättas för mutförsök och korruption på grund av sin ställning och sitt förväntade inflytande.

<sup>11</sup> Rådets förordning (EG) nr 428/2009 av den 5 maj 2009 om upprättande av en gemenskapsordning för kontroll av export, överföring, förmedling och transitering av produkter med dubbla användningsområden.



Volvo Car Group bedriver också viss verksamhet som står under Finansinspektionens tillsyn, och genom sina joint ventures i Storbritannien och Tyskland bedriver Koncernen verksamhet som är föremål för tillsyn av finansiella tillsynsmyndigheter i dessa jurisdiktioner. I Sverige bedriver Koncernens dotterföretag Volvo Car Insurance AB försäkringsverksamhet avseende försäkringskydd för koncern-interna risker, och joint venture-företaget Volvofinans Bank AB bedriver bankverksamhet genom att erbjuda konsumentfinansiering på den svenska marknaden. Dessa verksamheter får endast bedrivas med tillstånd från Finansinspektionen och i enlighet med ett flertal lagar och förordningar. Om Volvo Car Group inte fullt ut följer eller bryter mot, eller tidigare har brutit mot, tillämpliga lagar, förordningar eller andra bestämmelser i försäkrings- och banklagstiftningen, skulle det kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens förmåga att bedriva försäkrings- och bankverksamhet, och i förlängningen kan Finansinspektionen återkalla Koncernens verksamhetstillstånd. Volvo Car Groups försäkrings- och bankverksamhet kan också bli föremål för olika sanktioner av Finansinspektionen eller andra statliga myndigheter.

Slutligen är en effektiv intern styrning och interna kontroller nödvändiga för att Volvo Car Group ska kunna tillhandahålla tillförlitliga finansiella rapporter och följa interna och externa regler, såsom IFRS och andra regler för redovisning och finansiell rapportering, samt för att förhindra bedrägeri. Volvo Car Groups finansiella och operativa riktlinjer och kontroller kan visa sig vara otillräckliga eller inte kunna hantera interna risker på ett tillräckligt sätt, vilket i sin tur kan resultera i överträdelser av Koncernens interna styrdokument och externa regler. Som en följd av detta kan Volvo Car Group ådra sig kostnader för regelefterlevnad, myndighetssanktioner och drabbas av ett skadat anseende.

#### ***Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till immateriella rättigheter***

Volvo Car Groups framgång är till viss del beroende av dess förmåga att använda och skydda sina immateriella rättigheter. Volvo Car Group äger eller har på annat sätt rättigheter enligt ett antal patent och varumärken för de produkter som Koncernen tillverkar. Per den 30 juni 2021 var Volvo Car Group registrerad ägare till 2 247 patent, 1 281 varumärken och 1 423 designskydd och hade ansökt om registrering av 1 100 patent, 98 varumärken och 200 designskydd som fortfarande väntar på godkännande från de berörda myndigheterna. Volvo Car Group är också part i vissa licensavtal avseende tredjepartsägda immateriella rättigheter som används i verksamheten. Koncernen använder också, med tillstånd, tredjepartsägd teknologi. Volvo Car Group har till exempel en licens att använda Volvovarumärket utan tidsbegränsning för personbilar och andra fordon (se även "–Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till sitt anseende och varumärke" ovan samt "Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Licensavtal och avtal relaterade till immateriella rättigheter–Licensavtal med Volvo Trademark Holding AB"). Efter Volvo Car Groups separation från Ford 2010 kvarstår flera bilaterala licensavtal och royaltifria patenttilldelningar och licensavtal med Ford avseende immateriella rättigheter. Dessa avtal innehåller flera begränsningar som delvis fortfarande påverkar Volvo Car Groups möjligheter att fritt använda de immateriella rättigheter som avtalen reglerar. Dessutom har

Volvo Car Group, i egenskap av licensinnehavare av dessa immateriella rättigheter, inte samma frihet att använda de licenserade rättigheterna tillsammans med tredje part eller i bilar av andra märken än Volvo. Rättigheterna Volvo Car Group har enligt licenserna är snävare än om Koncernen självt hade ägt dessa immateriella rättigheter. Om Volvo Car Group skulle bryta mot viktiga villkor i ett licensavtal skulle det kunna leda till att Volvo Car Group förlorar rätten att använda den immateriella tillgången. Om Volvo Car Group inte kan skaffa, förnya eller på ett tillfredsställande sätt lyckas skydda sina immateriella rättigheter kan det inverka negativt på Koncernens konkurrensförmåga om, till exempel, Volvo Car Group förlorar möjligheten att använda vissa patent eller varumärken. Enligt ett gemensamt utvecklingsavtal med Ningbo Geely som ingicks i augusti 2017 har Volvo Car Group en oåterkallelig och evig licens att använda de immateriella rättigheter som utvecklats i samband med CMA-samarbetet med Ningbo Geely och CEVT, båda dotterföretag till Geely Holding. Då Volvo Car Group fortsätter att samarbeta med olika partners (både inom och utanför Geely-sfären) för att utveckla teknik kan det öka betydelsen, värdet, omfattningen av och komplexiteten i de immateriella rättigheter som utvecklas i samarbete med dessa enheter, särskilt när det gäller mjukvara. Volvo Car Group äger inte alltid ensamt alla immateriella rättigheter som utvecklas i samarbete med dessa enheter och följaktligen kan Koncernens användning av sådana immateriella rättigheter vara begränsad.

Volvo Car Group kan behöva kompromissa om dess immateriella rättighetskrav för att få tillgång till viktig kompetens och teknologi från tredje parter vid samarbete med tredje parter med stark kommersiell ställning. Om Volvo Car Group inte lyckas skydda sina immateriella rättigheter i stort, eller om intrång sker i någon del eller en betydande del av Koncernens immateriella rättigheter, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet. Dessutom har Volvo Car Group utvecklat betydande källkod och använder källkod med licenser för öppen källkod för grunden av vissa av Koncernens internt utvecklade källkod. Det finns en risk att Volvo Car Group blir skyldigt att göra sin konfidentiella och privata källkod, som utvecklats genom licenser för öppen källkod, offentligt tillgänglig på grund av villkoren för dessa licenser. Detta skulle kunna få en negativ inverkan på Koncernens konkurrenskraft.

Immaterialrättsliga lagar är mindre omfattande i vissa länder än i andra, vilket innebär att Volvo Car Groups möjligheter att verkställa och skydda immateriella rättigheter kan vara begränsade i vissa jurisdiktioner. I exempelvis Kina är det tillgängliga skyddets giltighet, verkställighet och omfattning enligt de gällande immaterialrättsliga lagarna osäkert och fortfarande under utveckling. Verkställighet av det skydd som kinesiska immaterialrättsliga lagar ger har historiskt varit svårt att åstadkomma. Immaterialrättsliga lagar i Kina ger således inte samma skydd som i EU, USA eller andra jurisdiktioner. Eftersom Kina är en av Volvo Car Groups huvudmarknader, och Koncernen är part i flera kinesiska joint ventures som utvecklar immateriella rättigheter, innebär detta en betydande risk för Koncernens konkurrensförmåga.

Ibland har Volvo Car Group kontaktats av andra parter som hävdar patenträtt, upphovsrätt, varumärkesrättigheter eller andra immateriella rättigheter som de anser täcker vissa komponenter som används i Koncernens bilar, samt den teknik och/eller de tjänster som Volvo Car Group använder i, eller är som är relevanta för,

Koncernens verksamhet. Exempelvis riskerar tekniska förändringar gällande Volvo Car Groups uppkopplade bilar att leda till ett antal patentägare inom det trådlösa området och IoT (Internet of Things) hävdar sina patentportföljer mot Koncernen. I dagsläget är Volvo Car Group inblandat i en del tvister och har mottagit anspråk som gäller påstådda patentintrång relaterade till upphovsrätt och patent. Rättsliga processer eller skadeståndskrav mot Koncernen eller negativa utfall för Koncernen i samband med sådana förfaranden eller skadeståndskrav, skulle kunna påverka Koncernens verksamhet och anseende negativt och även resultera i framtida ökade licenskostnader.

#### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till rättsliga och administrativa förfaranden**

Volvo Car Group kan från tid till annan involveras i tvister, skadeståndskrav och administrativa processer i den löpande verksamheten. Tvister kan, till exempel, omfatta affärsrelaterade tvister som påstådda kontraktsbrott, oenigheter med samarbetspartners, påstådd bristfällig leverans av varor eller tjänster, produktansvar, miljörelaterade frågor, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter (se till exempel "–Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktansvar;" "–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till lagar och regler hänförliga till sin produktionsverksamhet" och "–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till immateriella rättigheter" ovan).

Volvo Car Group är bland annat svarande i flera processer med skadeståndskrav rörande påstådd asbestexponering i flera jurisdiktioner. De kående hävdar i allmänhet att de har utsatts för asbest vid bilreparationsarbete med fordonskomponenter (såsom bromsar, packningar och kopplingar) tillverkade, eller monterade i sådana bilar, av Volvo Car Group. Volvo Car Group kan inte uppskatta omfattningen på en rimlig möjlig förlust, om sådan blir aktuell, i de pågående asbestprocesserna, men om skadestånd utdöms kan Koncernen tvingas att betala betydande ersättningar, vilket också kan påverka Volvo Car Groups anseende negativt.

De ärenden som framställts mot Koncernen är ofta komplexa till sin natur och ofta rättsligt komplicerade. Det är därför inte möjligt att förutsäga antalet, eller det slutliga utfallet av, sådana ärenden och tvister, där vissa kan vara ogynnsamma för Volvo Car Group. I sådana fall kan Volvo Car Group ådra sig kostnader och eventuella korrigeringar åtgärder (inklusive avsättningar i Volvo Car Groups balansräkning), som vidtas som ett skydd mot effekten av sådana kostnader kan visa sig vara otillräckliga. Dessutom kan negativ publicitet kring rättsliga processer, myndighetsutredningar eller anklagelser även skada Volvo Car Groups anseende och varumärken.

#### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till konkurrensrättslig lagstiftning**

Volvo Car Group kan bli föremål för utredningar och/eller granskningar om kartellbildning i jurisdiktioner där Koncernen är verksam och måste följa ett flertal lagar och förordningar i dessa jurisdiktioner (och i USA både på federal och delstatsnivå). Överträdelse av konkurrenslagstiftning, till exempel om Koncernen skulle utbyta känslig information med en konkurrent som är känslig från ett konkurrensrättsligt perspektiv, kan eventuellt resultera i rättsliga processer mot Koncernen. Eventuella framtida negativa domar i kon-

kurrenslagsrelaterade processer skulle kunna innebära administrativa sanktioner för Volvo Car Group och leda till skadestånd, som kan vara betydande beroende på fakta och omständigheter i de enskilda fallen. Eventuella negativa utfall av framtida rättstvister eller rättsliga förfaranden skulle kunna resultera i skadat anseende för Volvo Car Group och begränsa Koncernens möjligheter att bedriva och expandera sin verksamhet i vissa länder.

Volvo Car Groups förändrade affärsmodell, från att ha fokuserat på återförsäljarledet till att fokusera på direkta kunderbudanden och onlineförsäljning, skulle kunna aktualisera risker av konkurrensrättslig natur i vissa jurisdiktioner (se även "–Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till återförsäljare, distributionskanaler och försäljningsmodeller" ovan). Volvo Car Groups direkta kunderbudanden och försäljning till slutkund kan dessutom i vissa fall leda till att återförsäljare blir att betrakta som konkurrenter till Koncernen ur ett konkurrensrättsligt perspektiv. Detta innebär att Volvo Car Group måste ta hänsyn till ytterligare aspekter i konkurrensrättslig lagstiftning, till exempel i förhållande till återförsäljares åtgärderna att dela viss data gällande sina kunder och verksamheter.

Koncernen måste inom ramen för sin kinesiska verksamhet följa kinesisk antimonopol-lagstiftning och står under tillsyn av den kinesiska konkurrensmyndigheten (Eng. *the Bureau of Price Supervision and Anti-Monopoly within the National Development and Reform Commission*, "NDRC"). Volvo Car Group kan i framtiden, direkt eller indirekt, bli föremål för tillsynsgranskningar av NDRC, vilka kan resultera i böter eller andra påföljder och ha en väsentlig negativ inverkan på omsättningen och lönsamheten för Volvo Car Groups verksamhet i Kina och därmed påverka Koncernens totala omsättning och resultat. I fall där NDRC anser att det föreligger brott mot kinesisk antimonopol-lagstiftning kan företaget som brutit mot bestämmelserna beordras att upphöra med sådan aktivitet, få olagliga vinster konfiskerade eller åläggas att betala böter på upp till tio procent av företagets omsättning föregående år.

Eventuella myndighetsåtgärder, eller påföljder beslutade av konkurrens- eller tillsynsmyndigheter runt om i världen, inklusive i Kina, EU och USA där konkurrensmyndigheter är aktiva, kan medföra en väsentlig negativ finansiell och renommémässig skada på Volvo Car Groups verksamhet.

#### **Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till skattelagstiftning**

Volvo Car Group bedriver verksamhet i över 100 länder och är därför föremål för flera olika skattesystem. 2020 uppgick Volvo Car Groups inkomstskatt till 1 758 MSEK och den effektiva skattesatsen var 18,4 procent. Det finns en risk att Volvo Car Groups tolkning av skatterelaterade lagar, avtal eller andra bestämmelser som är relevanta för verksamheten eller eventuella pågående skatterevisio- ner, inte är korrekt. Det finns vidare en risk att skattemyndigheterna i de berörda länderna har en avvikande uppfattning och fattar beslut som skiljer sig från Volvo Car Groups uppfattning eller tolkning av ovannämnda lagar, avtal eller andra bestämmelser, särskilt i fråga om interna transaktioner mellan koncernföretag i olika länder eller om villkoren för de aktuella transaktionerna (s.k. internprissättningsfrågor). Dessa risker kan ha en negativ inverkan på Koncernens skattekostnader och effektiva skattesats. Detsamma gäller tullar, där det finns en risk att tullmyndigheter inte har ett enhetligt

synsätt på globala tullregler eller har olika åsikter och tar beslut som skiljer sig från Volvo Car Groups syn eller tolkning av tullreglerna. På motsvarande sätt finns det en risk att ändrade lagar, skatteavtal eller andra bestämmelser, som därmed kan komma att tillämpas retroaktivt, kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups resultat.

Volvo Car Groups skattesituation för tidigare år liksom för innevarande år kan komma att förändras på grund av berörda skattemyndigheters beslut, utfallet av pågående skatterevisioner och skattetvister eller ändringar i lagar, avtal och andra bestämmelser. Följaktligen krävs det betydande uppskattningar och bedömningar av Koncernen för att utvärdera och beräkna Koncernens avsättningar och periodiseringar för skatt. Myndigheter kan inleda ytterligare granskningar, utredningar och revisioner som påverkar Volvo Car Groups verksamhet, eller ifrågasätta Koncernens slutsatser i skattefrågor. Skattebeslut med anledning därav kan också åtföljas av straff- eller tilläggsavgifter på grund av att den ursprungliga betalningen var felaktig.

Per den 31 december 2020 uppgick Volvo Car Groups redovisade uppskjutna skattefordringar till 16 783 MSEK, varav 5 630 MSEK avsåg underskottsavdrag. Värdet på sådana fordringar är beroende av i vilken utsträckning det kommer att finnas tillräcklig beskattningsbar inkomst i framtiden för att kunna nyttja dessa uppskjutna underskottsavdrag. Felaktiga eller ändrade bedömningar och antaganden kan ha en väsentlig inverkan på Volvo Car Groups nettoresultat och finansiella ställning. Värdet på underskottsavdraget kan också påverkas i framtiden av skattereduktioner och ändrad skattelagstiftning i jurisdiktionerna där Volvo Car Group bedriver verksamhet.

Slutligen kan Volvo Car Groups skattesatser påverkas av felaktiga vinstberäkningar, förluster i jurisdiktioner som inte medger underskottsavdrag, förändringar i valutakurser, förvärv, investeringar, lagar, förordningar eller praxis. Volvo Car Group kan ifrågasätta sådana skattebeslut och kan bli inblandat i skattetvister av varierande betydelse och omfattning. Sådana tvister kan leda till utdragna rättsprocesser under flera år och skulle utfallet bli negativt för Koncernen kan det innebära att Koncernen måste betala ytterligare betydande skattebelopp. Detta utgör därför en betydande risk för Volvo Car Group.

#### **Volvo Car Group är föremål för arbetsrättsliga risker**

Det totala genomsnittliga antalet anställda i Volvo Car Group uppgick 2020 till 38 343 och till 40 672 under det första halvåret 2021. Volvo Car Group måste därför efterleva flera arbetsrättsliga lagar och förordningar med varierande nivåer av arbetstagskydd i olika jurisdiktioner. En betydande andel av Volvo Car Groups anställda är medlemmar i fackföreningar och omfattas av kollektivavtal. Sådana avtal omförhandlas med jämna mellanrum. Om sådana förhandlingar inte slutförs, eller om ett avtal inte kan nås, kan det leda till strejker eller lockouter. Om Volvo Car Group i framtiden drabbas av arbetsmarknadskonflikter, antingen vid egna anläggningar eller hos leverantörer, kan det försena eller störa Koncernens verksamhet i berörda regioner, däribland anskaffningen av råvaror och delar, tillverkningen, försäljningen och distributionen av bilar samt tillhandahållandet av tjänster. Dessutom medför kollektivavtalsförhandlingar och externa faktorer vanligen ökade ersättningsnivåer för Volvo Car Groups anställda.

Till följd av covid-19-pandemin erhöll Volvo Car Group statligt stöd från regeringar i länder världen över. 2020 uppgick statliga stöd som realiserades i resultaträkningen till följd av covid-19-pandemin till 1 013 MSEK. Statliga stöd var främst hänförliga till temporära kortidspermitteringar av anställda i Sverige och skattesubventioner i Kina. I Sverige är stödet preliminärt innan Tillväxtverket utfört en slutgiltig utvärdering avseende företagets behörighet för stöd, vilket inkluderar att företaget vidtagit de åtgärder som varit möjliga för att minska sina personalkostnader. En sådan åtgärd var till exempel att avsluta kontrakt med konsulter och inte betala ut bonusar. Den slutgiltiga utvärderingen av relevanta bolag inom Volvo Car Group har inte utförts ännu och det finns en risk att företagen inte anses uppfylla villkoren för stöd, vilket kan leda till att delar av eller hela stödet behöver återbetalas.

Som ett led i att anpassa verksamheten och de långsiktiga målen för kompetensutveckling och strukturella kostnadsänkningar, har Volvo Car Group under 2020 också minskat antalet anställda, inklusive konsulter, i den svenska verksamheten. Denna strukturella omställning innebär att 650 anställda lämnade Volvo Car Group och liknande strukturella förändringar förväntas fortsätta. Sådana kollektiva uppsägningar leder ofta till ökade temporära kostnader, inklusive ökad kompensation i form av avgångsvederlag eller tidiga pensionsförmåner. Volvo Car Group är från tid till annan föremål för krav från tidigare anställda eller konsulter som hävdar att de fått gå i pension eller blivit uppsagda på felaktig grund, att Volvo Car Group inte har agerat i enlighet med sina åtaganden eller att de har rätt till, exempelvis, ytterligare ersättning, avgångsvederlag eller förmåner. Ovannämnda händelser skulle kunna få en negativ inverkan på Koncernens verksamhet och anseende samt resultera i rättsliga processer eller leda till kostnader för förlikningar och att hantera framställda krav.

#### **Finansiella risker**

##### ***Volvo Car Group är föremål för finansieringsrisker***

Per den 31 december 2020 respektive per den 30 juni 2021 uppgick Volvo Car Groups utestående skuld i form av banklån och obligationer till 33 870 MSEK respektive 29 416 MSEK. Volvo Car Groups skuldåtaganden skulle kunna ha stora konsekvenser för Koncernens verksamhet, bland annat genom att öka sårbarheten för, och minska möjligheten att anpassa sig till, en allmän ekonomisk eller branschrelaterad nedgång. Vissa av Volvo Car Groups finansieringsavtal och låneavtal omfattar även finansiella krav, s.k. kovenanter, baserade på nyckeltal såsom EBITDA och nettoskuld. Om Volvo Car Group inte uppfyller sådana krav kan den utestående skulden i sådana finansieringsavtal förfalla till betalning om överträdelserna inte åtgärdas inom föreskriven tid. Sådana överträdelser kan också få följdeffekter för andra finansieringsavtal och följaktligen påverka Volvo Car Groups finansiella ställning väsentligt negativt. Villkoren i vissa av Koncernens banklån och obligationer innehåller s.k. change of control-klausuler som aktualiseras om en annan part än Geely Holding tar kontroll över Volvo Car Group och ger under vissa förutsättningar långivarna rätt att kräva förskotts betalning. Eventuella krav på återköp eller förskotts betalning av utestående obligationer respektive lån kan påverka Volvo Car Groups likviditet och öka behovet av ytterligare finansiering och skulle därmed ha en negativ effekt på Koncernens likviditet och finansiella ställning.

Per den 31 december 2020 respektive per den 30 juni 2021 var 51 procent respektive 61 procent av Volvo Car Groups långfristiga skuld möjlig att refinansiera inom tre år. Vad gäller skulder som ska återbetalas är Volvo Car Groups betalningsförmåga vid återbetalningstillfället beroende av möjligheterna att generera ett tillräckligt kassaflöde från den löpande verksamheten, erhålla ytterligare eget kapital, ta upp nya lån eller sälja tillgångar. Möjligheten att erhålla eget kapital eller lånefinansiering till gynnsamma villkor eller överhuvudtaget, är beroende av många faktorer, bland annat den rådande situationen på de internationella kredit- och kapitalmarknaderna. Volvo Car Groups möjligheter att sälja tillgångar och använda likviditet för att refinansiera skulder som förfaller är också beroende av många faktorer, bland annat om det finns intresserade köpare och värdet på tillgångarna. Det är inte säkert att det vid tidpunkten för refinansiering av vart och ett av Volvo Car Groups befintliga skuldåtaganden är möjligt att anskaffa eget kapital eller refinansiera skulden på villkor som är lika gynnsamma som när lånet upptogs, eller att sälja tillgångar till ett pris som täcker återbetalningen av den aktuella skulden eller överhuvudtaget. Om Volvo Car Group inte kan refinansiera sina nuvarande eller framtida skuldåtaganden eller förnya sina nuvarande eller framtida kreditfaciliteter till acceptabla villkor, eller överhuvudtaget, kan detta få väsentliga negativa effekter på Volvo Car Groups likviditet, skuldsättning och finansiella ställning.

#### **Volvo Car Group är föremål för valutarisker**

Volvo Car Group påverkas av valutakursförändringar i de länder där Koncernen bedriver verksamhet, bland annat i länder där bilarna produceras och säljs samt i länder från vilka råvaror anskaffas. Volvo Car Group säljer bilar i Europa (inklusive Storbritannien), Kina, USA, Japan och många andra marknader i världen och genererar därmed intäkter i EUR, CNY, USD, GBP, JPY och andra valutor, medan rapporteringsvalutan är SEK. Samtidigt uppstår produktionskostnader och kostnader för råvaror i en rad olika valutor, särskilt i EUR och CNY. Som en följd av detta har Volvo Car Group en väsentlig exponering för förändringar i CNY, EUR, USD, GBP och JPY gentemot SEK, och relativa förändringar i dessa valutakurser kommer att ha en direkt påverkan på Volvo Car Groups resultat, finansnetto, balansräkning och kassaflödesanalys. Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 fördelade sig Volvo Car Groups totala valutainflöde mellan EUR (25 procent respektive 23 procent), CNY (27 procent respektive 26 procent), USD (19 procent respektive 20 procent), GBP (7 procent respektive 6 procent), JPY (3 procent respektive 3 procent) och övriga valutor (19 procent respektive 22 procent). Volvo Car Groups totala valutautflöde fördelade sig mellan EUR (48 procent respektive 51 procent), CNY (27 procent respektive 25 procent), USD (11 procent respektive 10 procent), GBP (1 procent respektive 1 procent), JPY (8 procent respektive 7 procent) samt övriga valutor (5 procent respektive 6 procent).

Därutöver har Volvo Car Group gjort investeringar i tillgångar i utländska valutor och har utestående skulder upptagna i utländska valutor och är således känsligt för valutakursförändringar (till exempel är kreditfaciliteten hos China Development Bank Corporation upptagen delvis i EUR och delvis i USD och några av Koncernens utestående obligationslån är denominerade i EUR). Per den 31 december 2020 respektive per den 30 juni 2021 uppgick Volvo

Car Groups nettoinvesteringar i tillgångar i utländska valutor till 44 997 MSEK respektive 47 866 MSEK. En förändring med en procent i SEK relativt till dessa utländska valutor skulle ha haft en nettoeffekt på dessa investeringar om cirka 450 MSEK respektive 479 MSEK.

Volvo Car Group hanterar sin valutakursexponering genom att använda finansiella säkringsinstrument, bland annat utländska valutaterminkontrakt och valutoptionskontrakt, vilket medför att Koncernen är föremål för risken att lämpliga säkringsinstrument för aktuell riskexponering kanske inte är tillgängliga till en rimlig kostnad eller överhuvudtaget. Det finns en risk att användningen av sådana säkringsinstrument inte uppfyller det avsedda syftet. Per den 31 december 2020 respektive per den 30 juni 2021 uppgick det verkliga värdet på Volvo Car Groups utestående valutaderivat till 578 MSEK respektive -727 MSEK, med en genomsnittlig löptid på tio respektive 9 månader. Vidare kan Koncernen eventuellt gå miste om vinster som marknadens kursförändringar kan ge upphov till. Säkringstransaktioner kan också resultera i väsentliga förluster. Sådana förluster kan uppstå under olika omständigheter, bland annat när en motpart inte fullgör sina skyldigheter enligt det tillämpliga säkringsavtalet, om avtalet har brister eller om Koncernens interna säkringspolicyer och säkringsrutiner inte följs eller inte fungerar som planerat.

#### **Volvo Car Group är föremål för kredit- och likviditetsrisker**

Volvo Car Groups kreditrisk utgörs av finansiella och operativa kreditrisker och avser risken att dess motparter inte fullgör sina åtaganden. Per den 31 december 2020 respektive per den 30 juni 2021 uppgick det maximala beloppet som var exponerat för finansiell kreditrisk till 71 674 MSEK respektive 54 880 MSEK och bestod av Koncernens likvida medel, investeringar i kortfristiga placeringar samt verkligt värde av utestående derivattillgångar. Per den 31 december 2020 respektive per den 30 juni 2021 uppgick det maximala beloppet som var exponerat för operativ kreditrisk till 14 776 MSEK respektive 17 344 MSEK och utgjordes av de redovisade kundfordringarna. Åtgärder, såsom säkring, som vidtas för att minska Volvo Car Groups kreditrisk kan vara otillräckliga eller ineffektiva, och Koncernen kanske inte lyckas implementera tillräckliga säkringsåtgärder, vilket skulle få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning.

Volvo Car Group är även föremål för likviditetsrisk, det vill säga risken att Volvo Car Group inte kan fullgöra sina finansiella åtaganden i tid. Per den 31 december 2020 respektive per den 30 juni 2021 hade Volvo Car Group bekräftade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar på 94 379 MSEK respektive 66 737 MSEK, motsvarande cirka 36 procent respektive 23 procent av Volvo Car Groups omsättning för de senaste tolv månaderna per respektive datum. Om Koncernen inte kan fullgöra sina löpande finansiella åtaganden i tid kan det få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups verksamhet, resultat och finansiella ställning. Mot bakgrund av att Volvo Car Groups likvida medel lokaliserade i Kina uppgick till 11,2 miljarder SEK per den 30 juni 2021 (med ytterligare 15,3 miljarder SEK i koncernintern utlåning till Koncernens cash-pool), skulle en förändring i Kinas lagstiftning som begränsar uttag av sådana medel från Kina öka Volvo Car Groups likviditetsrisk.

**Volvo Car Group är föremål för ränterisker**

Volvo Car Group har både räntebärande tillgångar (inklusive likvida medel) och räntebärande skulder, varav vissa löper med rörlig ränta och exponerar Koncernen för ränteförändringar. Per den 31 december 2020 var den genomsnittliga räntebindningstiden för Volvo Car Groups lån cirka 24 månader, den genomsnittliga löptiden för Koncernens nettoposition 22 månader och den genomsnittliga lånekostnaden 2,5 procent. Med antagande om en motsvarande skuld- och räntebindningsperiod som den 31 december 2020 skulle en ökning eller minskning av räntan med en procentenhet på samtliga Volvo Car Groups lån och ränteswappar påverka Koncernens finansnetto med 22 MSEK respektive 17 MSEK. Större ränteökningar skulle därför kunna få väsentliga negativa effekter på Volvo Car Groups finansnetto.

Volvo Car Group säkrar till viss del sina ränterisker genom att använda ränteswappar. Det finns en risk att Volvo Car Groups användning av ränteswappar eller andra säkringsinstrument för att hantera ränterisker förknippade med krediter inte är effektiv eller tillräcklig mot framtida ränteförändringar eller att säkringsinstrument inte finns tillgängliga till en rimlig kostnad eller överhuvudtaget. Vidare kan sådana säkringsinstrument resultera i att Volvo Car Group betalar högre ränta än den vid varje tidpunkt gällande räntan, vilket kan få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups resultat före skatt.

**Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till pensionsplaner**

Volvo Car Group erbjuder pensioner och pensionsförmåner till sina anställda, varav en del är förmånsbestämda planer som är öppna för nyanställda. Volvo Car Groups pensionskulder är till viss del fonderade och dess förvaltningstillgångar är särskilt omfattande. Per den 31 december 2020 uppgick Volvo Car Groups totala förmånsbestämda pensionsavsättningar (netto) till 14 187 MSEK.

Det finns huvudsakligen tre kategorier av risker som förknippas med förmånsbestämda pensionsförpliktelser och pensionsplaner. 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 en rad olika finansiella instrument där avkastningen är exponerad för marknadsförändringar. Låg 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 i redovisningen. 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 intjänning. Per den 31 december 2020 skulle en ökning eller minskning av diskonteringsräntan med 0,5 procentenhet ha påverkat Volvo Car Groups konsoliderade förmånsbestämda pensionsavsättningar i Sverige med -2 200 MSEK respektive 2 521 MSEK, och i Belgien med -233 MSEK respektive

262 MSEK. Per den 31 december 2020 skulle en ökning eller minskning av inflationen med 0,5 procentenhet ha påverkat Volvo Car Groups konsoliderade förmånsbestämda pensionsavsättningar i Sverige med 2 522 MSEK respektive 149 MSEK, och i Belgien med -2 200 MSEK respektive -140 MSEK.

I enlighet med avtalen med pensionsstiftelserna och förvaltarna (såsom tillämpligt) av Volvo Car Groups olika förmånsbestämda pensionsplaner genomförs en aktuarietvärdering av tillgångarna och skulderna i pensionsplanerna varje kvartal, med en mer omfattande rapport före varje räkenskapsårs slut. Per den 30 juni 2021 hade Volvo Car Group ett aggregerat överskott på tillgångarna baserat på värderingar enligt nationella redovisningsstandarder för relevanta dotterbolag, men ett underskott på koncernnivå enligt IFRS-värderingen. Om tillgångarna i Volvo Car Groups olika förmånsbestämda pensionsplaner, vilka är långsiktiga till sin natur, inte fullt ut överensstämmer med tidpunkten för och storleken på pensionsskulderna, både i förhållande till värderingar enligt nationella redovisningsstandarder och enligt IFRS skulle Volvo Car Group kunna åläggas eller välja att göra ytterligare inbetalningar till pensionsplanerna. Till exempel kommer diskonteringsräntan som avgör Volvo Car Groups svenska dotterbolags aggregerade förmånsbestämda pensionskulder enligt svenska redovisningsstandarder att minska väsentligt per den 1 januari 2022, vilket kommer att resultera i en ökning av skulderna på koncernnivå och ett behov av en ytterligare engångsinbetalning till Koncernens svenska pensionsstiftelser. Efter ökningen av tillgångar i de svenska pensionsstiftelserna kommer det att ske en motsvarande minskning av det aktuariella värdet på de konsoliderade förmånsbestämda pensionsskulderna (netto) samt en förväntad ökning av särskild löneskatt på inbetalningen med ett uppskattat belopp om cirka 450 MSEK och därigenom kommer Volvo Car Groups kassaflöden påverkas negativt.

Lägre avkastning på pensionstillgångar, förändrade marknadsförhållanden, förändringar i lokala lagar eller förordningar, ränteändringar, ändrad inflationstakt och negativa förändringar i andra kritiska aktuariella antaganden kan påverka Volvo Car Groups pensionskulder och pensionstillgångar och öka finansieringsbehovet, vilket kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens finansiella ställning.

**Volvo Car Group är föremål för restvärderisk i sin verksamhet**

I den löpande verksamheten är Volvo Car Group föremål för restvärdesrisk för fordon som säljs med återköpsavtal eller som leasas med restvärdesgarantier samt för bilabonnemang, inklusive via Care by Volvo, samt för bilar som används inom ramen för mobilitets-tjänsten M – Volvo Car Mobility.

Volvo Car Group erbjuder restvärdesgarantier vid köp av vissa leasingbilar på vissa marknader, vilket innebär att Koncernen står för en eventuell skillnad mellan bilens restvärde och marknadsvärde på leasingavtalets slutdag om skrotvärdet skulle vara lägre än marknadsvärdet. Värdet på dessa garantier är beroende av värdet på begagnade bilar på dessa marknader när leasingperioden löper ut och kan komma att ändras (så kallad restvärdesrisk). Volvo Car Group säljer även bilar till externa biluthyrningsföretag med återköpsavtal, vilket innebär att bilarna vanligtvis återköps när leasingperioden löper ut och det finns därmed en restvärdesrisk för återköpta bilar. Dessutom fokuserar Volvo Car Group på direkta



kunderbudanden, inklusive bilabonnemang och andra nya mobilitetstjänster och en utökning av sådana erbjudanden kan medföra en samtidig ökning av Koncernens exponering för restvärdesrisk.

Restvärdesrisk kan påverkas av faktorer såsom val av bilmodell, konsumentförtroende och konsumenternas preferenser, valutakurser, incitamentsprogram som erbjuds av regeringar och biltillverkare samt av allmänna ekonomiska förhållanden. Osäkerhet kan också råda kring interna metoder för beräkning av restvärden, till exempel beroende på bedömningar eller antaganden som visar sig vara felaktiga. Restvärdesrisken kan komma att öka ytterligare till följd av ett snabbt tekniskifte från diesel-/bensindrivna bilar till helt elektriska bilar, vilket påverkar det potentiella försäljningsvärdet på diesel- och bensinbilar. Det beräknade restvärdet baseras på uppskattningar av de begagnade bilarnas framtida nettoförsäljningsvärden. Följaktligen kan förändringar i priserna på begagnade bilar leda till att Koncernens uppskattningar visar sig vara felaktiga och få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups finansiella ställning.

**Risker relaterade till Bolagets aktier och Erbjudandet**  
*Aktiekursen kan vara volatil och kursutvecklingen är beroende av en rad faktorer*

Eftersom en investering i aktier kan öka eller minska i värde finns det en risk att en investerare inte får tillbaka investerat kapital. Aktiekursens utveckling är beroende av en rad faktorer, varav en del är bolagsspecifika medan andra är knutna till aktiemarknaden som helhet. Priset per aktie i Erbjudandet ("ErbjudandepriSET") avgörs av uppbyggnaden av orderboken och bygger följaktligen på efterfrågan och de övergripande marknadsvillkoren. ErbjudandepriSET kommer att fastställas av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators och fastställas inom prisintervall 53–68 SEK ("Prisintervallet"). ErbjudandepriSET kommer inte nödvändigtvis spegla det pris som investerare på marknaden är villiga att köpa och sälja aktierna för efter Erbjudandet och exempelvis kommer priset under efterföljande handel efter notering att avvika från ErbjudandepriSET.

Vidare kan aktiekursen till exempel påverkas av utbud och efterfrågan, variationer i faktiska eller förväntade resultat, händelser relaterade till intresseföretag (inklusive Polestar och kursförändringar i Polestar UKs värdepapper efter en notering på Nasdaq New York), oförmåga att nå analytikernas resultatförväntningar, misslyckande med att uppnå finansiella och operativa mål, förändringar i allmänna ekonomiska förhållanden, förändringar av regulatoriska förhållanden och andra faktorer såsom avyttringar av större aktieinnehav. Bolagets aktier har aldrig tidigare handlats på en aktiemarknad. Det är därför svårt att förutsäga handelsvolymerna i, eller intresset för, aktierna. Erbjudandet innebär att enbart en begränsad del av aktierna kommer att handlas fritt (s.k. free float) (minst 12,5 procent av aktierna i Bolaget). Det finns följaktligen en risk att det inte vid var tidpunkt kommer att föreligga en aktiv och likvid marknad för handel i Bolagets aktier, vilket kan påverka investerarens möjligheter att få tillbaka investerat kapital. Detta utgör en betydande risk för enskilda investerare.

Dessutom offentliggjorde Volvo Car Groups strategiska intresseföretag Polestar den 27 september 2021 att bolaget ingått ett avtal om ett samgående med Gores Guggenheim, ett SPAC-bolag vars värdepapper är noterade på Nasdaq New York. Enligt offentliggörandet är avsikten att Polestar UK (som då kommer att utgöra det nya

moderbolaget i Polestar-koncernen) efter genomförandet av ett de-SPAC-förfarande ska noteras på Nasdaq New York under det första halvåret 2022. Enligt samgåendeavtalet förväntas Polestar ha ett implicit företagsvärde (Eng. *implied enterprise value*) om 20 miljarder USD (175,2 miljarder SEK) och ett implicit marknadsvärde<sup>12</sup> (Eng. *implied equity value*) om 21,3 miljarder USD (186,6 miljarder SEK) efter de-SPAC-förfarandet, vilket indikerar att Volvo Car Groups förväntade indirekta innehav om 48,1 procent av aktierna i Polestar UK skulle värderas till 10,2 miljarder USD (89,4 miljarder SEK). Under antagande om att ErbjudandepriSET motsvarar mittpunkten i Prisintervallet kommer Volvo Car Groups marknadsvärde efter genomförandet av Erbjudandet att uppgå till 182 miljarder SEK,<sup>13</sup> vilket innebär att Volvo Car Groups innehav i Polestar UK kommer att utgöra en väsentlig andel av Volvo Car Groups marknadsvärdering. Följaktligen finns det en risk att kursförändringar i Polestar UKs värdepapper på Nasdaq New York kan ha en väsentlig negativ inverkan på Bolagets aktiekurs på Nasdaq Stockholm. Dessutom finns det en risk att Polestar och Gores Guggenheim inte lyckas slutföra det offentliggjorda de-SPAC-förfarandet, vilket kan ha en väsentlig negativ effekt på Volvo Car Groups innehav i Polestar UK och därmed på Bolagets aktiekurs på Nasdaq Stockholm (se även "*Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch—Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till Polestar*" ovan).

**Volvo Car Groups förmåga att i framtiden lämna eventuell utdelning är beroende av flera faktorer**

Utdelning får endast ske om det finns utdelningsbara medel hos Volvo Car Group och med sådant belopp att det framstår som försvarligt med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av eget kapital och Volvo Car Groups konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt för ett visst räkenskapsår. Vidare påverkas Volvo Car Group möjligheter att lämna utdelning i framtiden av Koncernens framtida resultat, finansiella ställning, kassaflöden, rörelsekapitalbehov och andra faktorer. Koncernens utdelningspolicy är att utdelningsnivåerna kommer utvärderas årligen baserat på Volvo Car Groups resultat efter skatt, finansiella ställning och investeringsbehov. Det finns dock en risk att medel inte finns tillgängliga för utdelning under något enskilt räkenskapsår, vilket skulle minska avkastningen på en investerarens investerade kapital.

**Huvudaktieägaren kan utöva ett betydande inflytande över Koncernen**

Bolaget är ett dotterbolag till Geely Sweden, som ytterst ägs av Geely Holding, som i sin tur ägs till 91 procent av Eric Li (Bolagets styrelseordförande) och 9 procent av Eric Lis son Li Xing Xing. Till följd av ägarstrukturen har Huvudaktieägaren möjlighet att utöva betydande inflytande över frågor som kräver aktieägarnas samtycke, inklusive val av Bolagets styrelse och väsentliga företagstransaktioner. Efter att Erbjudandet och de förändringar i kapital

<sup>12</sup> Marknadsvärdet motsvarar företagsvärdet plus nettokassa. Nettokassan är beroende av den potentiella nivån av inlösen i de-SPAC-förfarandet.

<sup>13</sup> Beräknat baserat på ett ErbjudandepriSET vid mittpunkten i Prisintervallet gånger det totala antalet utestående aktier direkt efter genomförandet av Erbjudandet och de förändringar i kapitalstrukturen som genomförs i samband med Erbjudandet (se "*Aktier och aktiekapital—Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.*").

strukturen som genomförs i samband med Erbjudandet har genomförts kommer Huvudaktieägaren att inneha 83,3 procent av aktierna och 97,5 procent av rösterna i Bolaget förutsatt att Övertilldelningsoptionen inte utnyttjas, att Erbjudandet inte utökas och att ErbjudandepriSET motsvarar mittpunkten i Prisintervallet. Under antagande om att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo, att Erbjudandet utökas till fullo och att ErbjudandepriSET motsvarar mittpunkten i Prisintervallet kommer Huvudaktieägaren att inneha 78,4 procent av aktierna och 96,7 procent av rösterna. Huvudaktieägaren kommer därför även fortsättningsvis att ha ett betydande inflytande över utgången i ärenden som hänskjuts till Bolagets aktieägare för godkännande, t.ex. val av styrelseledamöter, ändringar av bolagsordningen, emissioner av aktier, vinstutdelning, eventuella väsentliga transaktioner och andra bolagsrättsliga åtgärder, och därmed Volvo Car Groups företagsstyrning och verksamhet. Denna ägarkoncentration kan komma att ha en negativ inverkan på Bolagets aktiekurs genom att Huvudaktieägaren kan fördröja, uppskjuta eller förhindra en förändring av kontrollen över Volvo Car Group och påverka fusioner samt få potentiella köpare att avstå från att lägga bud på, eller i övrigt ta kontroll över, Volvo Car Group.

Huvudaktieägarens och Bolagets styrelseordförandes intressen kan avvika från, eller konkurrera med, Volvo Car Groups eller övriga aktieägares intressen och Huvudaktieägaren kan komma att utöva sitt inflytande över Volvo Car Group på ett sätt som inte ligger i övriga aktieägares intressen. Exempelvis är Huvudaktieägaren, Geely Holding, också en större aktieägare i andra verksamheter och fordonskoncerner, exempelvis fordonstillverkarna Daimler och Geely Auto och lastbilstillverkaren AB Volvo. Det kan även föreligga en konflikt mellan Huvudaktieägarens eller Bolagets styrelseordförandes intressen å ena sidan och Bolagets eller dess övriga aktieägares intressen å andra sidan avseende beslut om vinstutdelning. Sådana konflikter kan ha en negativ inverkan på Bolagets förmåga att lämna utdelning och därmed även på utdelningsavkastningen i förhållande till Bolagets aktier.

***Befintliga aktieägares försäljning av aktier och framtida nyemissioner av aktier kan leda till att aktiekursen sjunker och späda ut befintliga aktieägare***

Marknadspriset på Bolagets aktie kan sjunka om det sker omfattande försäljningar av Bolagets aktier, i synnerhet försäljningar från Bolagets styrelseledamöter, koncernledning och större aktieägare eller om det annars säljs en stor mängd aktier. Huvudaktieägaren, styrelseledamöter och medlemmar i koncernledningen kommer att åta sig, med vissa förbehåll, att inte sälja aktier under en viss tid efter att handel med Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm har inletts (så kallad lock up-period). Joint Global Coordinators kan dock besluta att medge undantag från försäljningsbegränsningen för aktier under lock-up-perioden. När lock-up-perioden har löpt ut står det de berörda aktieägarna fritt att sälja sina aktier i Bolaget. Framtida avyttringar av större aktieposter i Bolaget på aktiemarknaden av aktieägare som omfattas av lock-up-åtaganden eller Bolagets övriga aktieägare, eller uppfattningen att sådana försäljningar kan förekomma, kan leda till att aktiekursen sjunker, vilket utgör en betydande risk för enskilda investerare. Därutöver kan eventuella ytterligare nyemissioner av aktier eller aktierelaterade instrument, utöver Erbjudandet, leda till en utspädning av ägandet för aktie-

ägare som inte deltar i en sådan emission eller väljer att inte utöva sin rätt att teckna aktier. Detsamma gäller vid eventuella nyemissioner som riktas till andra än Bolagets aktieägare.

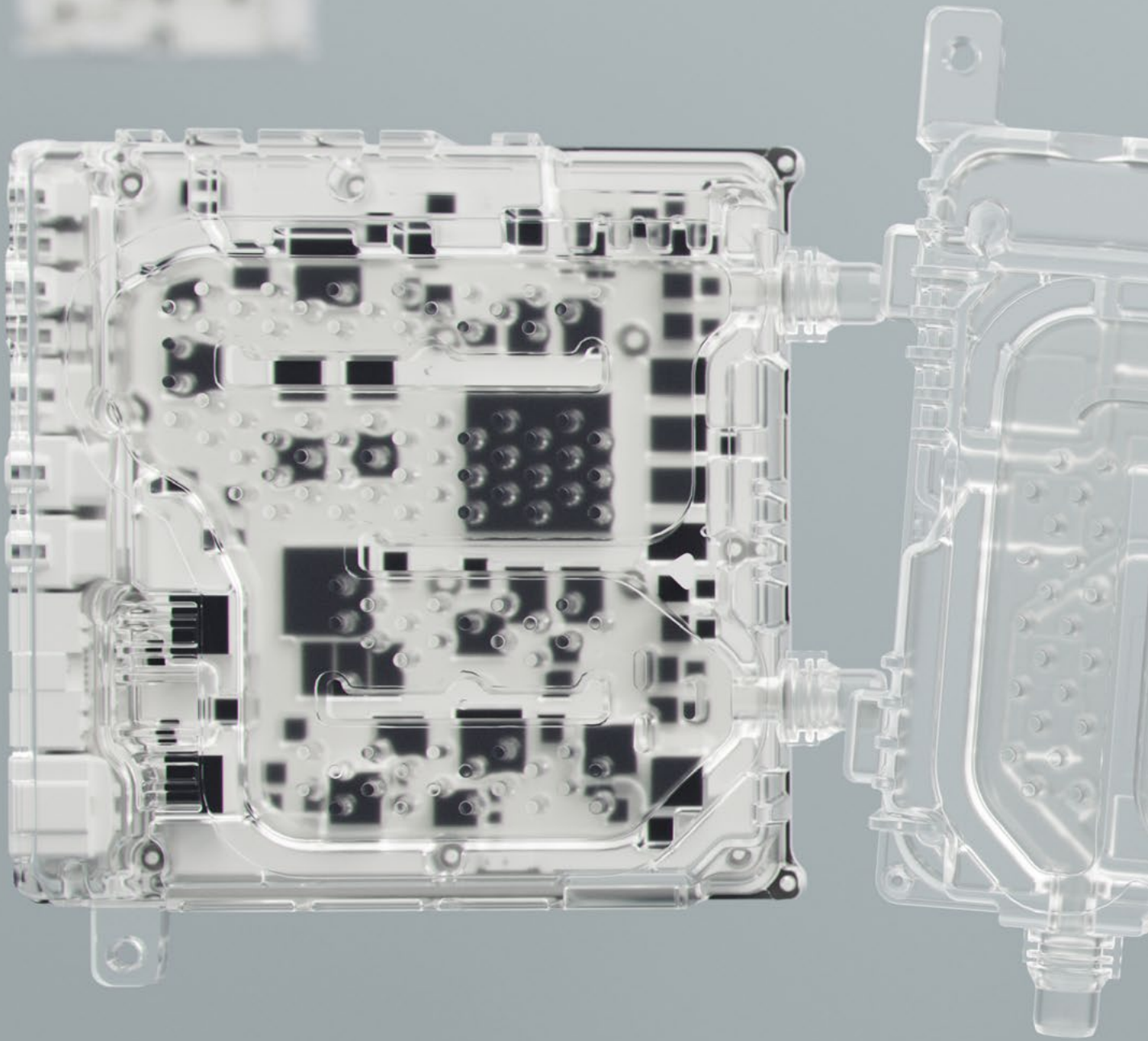
***Inga säkerheter har ställts för Cornerstone-investerares åtaganden***

Cornerstone-investerarna har åtagit sig att förvärva aktier i Erbjudandet om totalt 6 400 MSEK. Åtagandena avser 105 785 121 aktier, motsvarande 19,0 procent av det sammanlagda antalet aktier som Erbjudandet omfattar och 3,5 procent av det totala antalet aktier i Bolaget efter Erbjudandet och de förändringar i kapitalstrukturen som genomförs i samband med Erbjudandet (under antagande om att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo, att Erbjudandet utökas till fullo och att ErbjudandepriSET motsvarar mittpunkten i Prisintervallet). Cornerstone-investerarnas åtaganden säkerställs dock inte av bankgarantier, spärrade bankmedel, ställda panter eller liknande, varför det finns en risk att Cornerstone-investerarna inte fullföljer sina åtaganden. Cornerstone-investerarnas åtaganden är också föremål för sedvanliga villkor. Om något av dessa villkor inte uppfylls finns det en risk att Cornerstone-investerarna avstår från att fullfölja sina åtaganden, vilket kan få negativa konsekvenser för genomförandet av Erbjudandet.

***Aktieägare i USA och andra jurisdiktioner är föremål för särskilda aktierelaterade risker***

Erbjudandet enligt detta prospekt lämnas till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge samt institutionella investerare i Sverige och utlandet. Bolagets aktier kommer enbart att noteras i SEK och eventuell utdelning kommer att betalas i SEK. Det innebär att aktieägare utanför Sverige kan få en negativ effekt på värdet av sina innehav och eventuella utdelningar när dessa omvandlas till andra valutor om SEK minskar i värde mot den aktuella valutan. Vidare kan skattelagstiftningen i såväl Sverige som aktieägarens hemland påverka intäkterna från eventuell utdelning som utbetalas.

I vissa jurisdiktioner, exempelvis USA, finns det begränsningar i nationell värdepapperslagstiftning som medför att aktieägare i sådana jurisdiktioner inte har möjlighet att delta i nyemissioner och andra erbjudanden om överlåtbara värdepapper till allmänheten. Om Bolaget i framtiden emitterar nya aktier med företrädesrätt för Bolagets aktieägare kan aktieägare i vissa jurisdiktioner, som exempelvis USA, vara föremål för begränsningar som exempelvis innebär att de inte kan delta i sådana nyemissioner eller att deras deltagande på annat sätt försvåras eller begränsas. Sådana begränsningar utgör en betydande risk för aktieägare i USA samt i jurisdiktioner där sådana begränsningar är tillämpliga.



# Presentation av finansiell och annan information

## Information om prospektet

Detta prospekt har godkänts av Finansinspektionen, som behörig myndighet enligt förordning (EU) 2017/1129 (Prospektförordningen). Finansinspektionen godkänner detta prospekt enbart i så motto att det uppfyller de krav på fullständighet, begriplighet och konsekvens som anges i förordning (EU) 2017/1129. Detta godkännande bör inte betraktas som något slags stöd för den emittent eller kvaliteten på de värdepapper som avses i detta prospekt. Investerares bör göra sin egen bedömning av huruvida det är lämpligt att investera i dessa värdepapper.

Detta prospekt är giltigt upp till tolv månader efter godkännandet av prospektet förutsatt att det kompletteras med tillägg när så krävs enligt artikel 23 i förordning (EU) 2017/1129. Eventuella tillägg kommer att publiceras på Volvo Car Groups hemsida. Investerares som i sådant fall redan har anmält sig för deltagande i Erbjudandet kan under vissa förutsättningar ha rätt att återkalla sin anmälan. Skyldigheten att upprätta tillägg till detta prospekt med anledning av nya omständigheter av betydelse, väsentliga sakfel eller väsentliga felaktigheter är inte tillämpligt när anmälningsperioden i Erbjudandet har löpt ut och när stamaktierna av serie B i Bolaget har tagits upp till handel på Nasdaq Stockholm.

## Finansiell information

Detta prospekt innehåller:

- Volvo Car Groups reviderade konsoliderade finansiella rapporter för räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018, som har upprättats i enlighet med IFRS, såsom de har antagits av EU, samt reviderats av Deloitte AB i enlighet med den granskningsrapport som finns inkluderad på annan plats i detta prospekt,
- Volvo Car Groups oreviderade konsoliderade finansiella rapporter för januari–juni 2021, som har upprättats i enlighet med IAS 34 – *Delårsrapportering*, samt översiktligt granskats av Deloitte AB i enlighet med den granskningsrapport som finns inkluderad på annan plats i detta prospekt, med jämförelseinformation för januari–juni 2020; och
- Volvo Car Groups oreviderade finansiella information för juli–september 2021 och 2020 respektive januari–september 2021 och 2020 som har hämtats från Volvo Car Groups internredovisning.

Förutom den historiska finansiella informationen på sidorna F-2–F-17 respektive F-19–F-75 i detta prospekt har ingen information i detta prospekt reviderats eller översiktligt granskats av Bolagets revisor.

När tabeller med finansiell information avseende räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018 i detta prospekt inkluderar upplysningen "reviderat" innebär det att sådan finansiell information är hämtad från Volvo Car Groups reviderade konsoliderade finansiella rapporter för respektive räkenskapsår. När tabeller med finansiell information avseende det första halvåret 2021 respektive 2020 i detta prospekt inkluderar upplysningen "ej reviderat" innebär det att sådan finansiell information är hämtad från Volvo Car Groups oreviderade konsoliderade finansiella rapporter för januari–juni 2021.

Volvo Car Group upprättar sina finansiella rapporter i SEK.

Belopp som ingår i Volvo Car Groups räkenskaper och vars ursprungliga valuta är en annan än SEK har omräknats till SEK genom att använda genomsnittskursen för respektive finansiella period vad avser resultaträkningen och valutakursen vid slutet av respektive period för poster i balansräkningen.

## Alternativa nyckeltal

I detta prospekt presenterar Volvo Car Group vissa operativa nyckeltal, inklusive vissa operativa nyckeltal som inte är mått över finansiellt resultat eller finansiell ställning enligt IFRS (alternativa nyckeltal). De alternativa nyckeltal som presenteras i detta prospekt är mått som koncernledningen använder för att följa den underliggande utvecklingen av Volvo Car Groups verksamhet. Alternativa nyckeltal bör inte betraktas som substitut för resultaträknings-, balansräknings- eller kassaflödesposter som beräknas i enlighet med IFRS. De alternativa nyckeltalen indikerar inte nödvändigtvis om kassaflödet kommer att vara tillräckligt eller tillgängligt för att möta Volvo Car Groups likviditetsbehov och är inte nödvändigtvis indikativa för Volvo Car Groups historiska resultat. Inte heller är sådana nyckeltal avsedda att utgöra någon form av indikation avseende Volvo Car Groups framtida resultat.

Volvo Car Group använder dessa nyckeltal för ett flertal ändamål i förvaltningen och styrning av Volvo Car Group. Nyckeltalen presenteras eftersom Koncernen bedömer att dessa nyckeltal, tillsammans med de rapporterade IFRS-måtten, förser investerare med hjälpsam kompletterande information för att utvärdera Volvo Car Groups finansiella prestation samt underlätta jämförelser med liknande bolag. Eftersom inte alla bolag beräknar dessa och andra alternativa nyckeltal på samma sätt kan det sätt på vilket Volvo Car Group har valt att beräkna de alternativa nyckeltal som presenteras i detta prospekt innebära att dessa alternativa nyckeltal inte är jämförbara med liknande mått som presenteras av andra bolag.

## Avrundningar

Viss numerisk information samt andra belopp och procentandelar som ingår i detta prospekt har avrundats och det kan därför förekomma att siffror inte kan summeras exakt. Därutöver har vissa siffror i detta dokument avrundats till närmsta heltal.

## Valutor

I detta prospekt avser samtliga referenser till: (i) "**SEK**" svenska kronor, den officiella valutan i Sverige, (ii) "**EUR**" euro, den gemensamma valutan för de medlemsländer i EU som deltar i Ekonomiska och monetära unionen och har infört euron som sin officiella valuta, (iii) "**USD**" amerikanska dollar, den officiella valutan i USA, (iv) "**GBP**" brittiska pund, den officiella valutan i Storbritannien, (v) "**CNY**" kinesiska renminbi, den officiella valutan i Kina, och (vi) "**JPY**" japanska yen, den officiella valutan i Japan.

För viss information om valutakurser för SEK, EUR, USD och CNY, se "*Valutakursinformation och valutareglering*" nedan. Det kan inte garanteras att de belopp i SEK, EUR, USD eller CNY som anges häri helt eller delvis hade kunnat, eller skulle kunna, omvandlas till SEK, EUR, USD respektive CNY till de kurser som anges under "*Valutakursinformation och valutareglering*" nedan eller någon annan kurs.



### Varumärken

Volvo Car Group äger eller innehar rättigheter till vissa varumärken, företagsnamn och andra kännetecken som Bolaget använder i sin verksamhet. Volvo Car Group hävdar, så långt det är möjligt under tillämplig lagstiftning, dess rättigheter till sina varumärken, företagsnamn och andra kännetecken. För information om Volvo-varumärket, se "*Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Licensavtal och avtal relaterade till immateriella rättigheter–Licensavtal med Volvo Trademark Holding AB*".

Samtliga varumärken, företagsnamn eller andra kännetecken avseende något annat företag som ingår i detta prospekt tillhör dess innehavare. För enkelhetens skull presenteras varumärken, företagsnamn och upphovsrätt i detta prospekt utan symbolerna ™, ® och ©.

### Vissa begrepp i prospektet

För definitioner av vissa termer samt en ordlista över vissa begrepp som används i detta prospekt, se "*Definitioner och ordlista*".

### Bransch- och marknadsdata

Detta prospekt innehåller statistik, data och annan information avseende marknader, marknadsstorlekar, marknadsandelar, marknadspositioner och annan branschinformation som hänför sig till Volvo Car Groups verksamhet och marknader. Denna information är baserad på Volvo Car Groups analys av flera tredjepartskällor, inklusive en marknadsstudie genomförd av Frost & Sullivan<sup>1</sup> i maj-juni 2021, som Volvo Car Group beställt och betalat för ("**Frost & Sullivan-rapporten**"). Sådan information har återgivits korrekt och, såvitt Volvo Car Group känner till och kan utvärdera av information som offentliggjorts av sådana källor, har inga sakförhållanden utelämnats som skulle göra den återgivna informationen felaktig eller vilseledande.

Frost & Sullivan-rapporten har upprättats av analytiker hos Frost & Sullivan som har särskild kunskap om den globala fordonsindustrin och prognoserna baseras på Frost & Sullivans analys av historiska data och trender. Frost & Sullivan har erhållit denna information från en mängd officiella bransch-källor, inklusive LMC Automotive, Bloomberg och FN:s befolkningsavdelning. Frost & Sullivan har genomfört intervjuer med marknadsaktörer och branschexperter för att understödja, bekräfta och kontrollera tillförlitligheten av relevanta uppgifter och uppskattningar.

Av branschpublikationer och branschrapporter framgår i allmänhet att de innehåller information som har erhållits från källor som anses vara tillförlitliga, men att riktigheten och fullständigheten avseende sådan information inte kan garanteras. Volvo Car Group har inte oberoende verifierat marknadsdata i detta prospekt som har hämtats eller härrör från sådana branschpublikationer eller branschrapporter och kan därför inte lämna någon försäkran avseende marknadsdatans riktighet. Marknadsdata och statistiken är till sin natur framåtriktad information som är förenad med osäkerhet och återspeglar inte nödvändigtvis faktiska marknadsförhållanden.

Sådan statistik är baserad på marknadsanalyser som i sin tur är baserade på urval och subjektiva bedömningar av såväl undersökarna som respondenterna, inklusive bedömningar avseende vilka typer av produkter och transaktioner som bör ingå i den relevanta marknaden.

Detta prospekt innehåller även uppskattningar avseende marknadsdata och information härledd därifrån som inte kan inhämtas från publikationer av marknadsanalysföretag eller andra oberoende källor. Sådan information är framtagen av Volvo Car Group baserat på tredjepartskällor och Koncernens interna uppskattningar, inklusive Frost & Sullivan-rapporten. I många fall finns det ingen allmänt tillgänglig information avseende sådan marknadsdata, till exempel från branschorganisationer, myndigheter eller andra organisationer och institutioner. Volvo Car Group anser att Koncernens uppskattningar avseende marknadsdata och information härledd därifrån kan hjälpa investerare att bättre förstå den bransch som Koncernen verkar inom samt dess ställning på marknaden. Även om Volvo Car Group anser att Koncernens interna marknadsobservationer är tillförlitliga har dess uppskattningar inte granskats eller verifierats av externa källor. Även om Volvo Car Group inte har kännedom om några felaktigheter vad avser den marknadsdata eller liknande information som ingår i detta prospekt, inbegriper sådan information risker och osäkerhetsfaktorer samt kan förändras av ett antal faktorer, inklusive de som beskrivs här och i avsnittet "*Risikfaktorer*". Se även "*Viktig information–Framåtriktad information*" på insidan av omslaget av detta prospekt.

### Valutakursinformation och valutareglering

Investerare med en annan referensvaluta än SEK kan bli föremål för valutakursrisker vid investering i aktierna. Volvo Car Groups aktiekapital är denominerat i SEK och all eventuell avkastning kommer som utgångspunkt utbetalas i SEK. Stamaktierna av serie B i Erbjudandet kommer att vara denominerade och handlas i SEK på Nasdaq Stockholm. Investerare vars referensvaluta är någon annan valuta än SEK kan komma att påverkas negativt av en försvagning av SEK i förhållande till respektive investerarens referensvaluta. Dessutom kan sådana investerare ådra sig ytterligare transaktionskostnader vid omvandling av SEK till en annan valuta. Investerare som har en annan referensvaluta än SEK uppmanas därför att konsultera sina respektive finansiella rådgivare för att bedöma om de bör genomföra säkringstransaktioner för att motverka dessa valutakursrisker. I den utsträckning innehavare av aktier i Volvo Car Group erhåller utdelning som omvandlas från SEK till USD, EUR eller CNY kommer förändringar av växelkurserna mellan SEK, USD, EUR respektive CNY att påverka de belopp i USD, EUR och CNY som erhålls av sådana innehavare vid omvandling av utdelningen.

Om inte annat anges är belopp i detta prospekt angivna i SEK. Volvo Car Groups reviderade räkenskaper är upprättade i SEK.

<sup>1</sup>) Frost & Sullivan är ett oberoende marknadsundersökningsföretag som huvudsakligen tillhandahåller oberoende och objektiva tjänster för datainsamling, branschforskning, marknadsundersökning och konkurrensforskning.



**Valutakurser****SEK per USD**

I tabellen nedan presenteras viss information angående dagsköp-kursen (Eng. *noon buying rate*) i New York för elektronisk överföring av USD, uttryckt som SEK per USD. Dagsköpkurserna är certifierade av Federal Reserve Bank of New York för tulländamål och för elektronisk överföring av utländsk valuta. Den genomsnittliga kursen per år avser genomsnittet av dagsköpkurserna den sista dagen i varje månad under det aktuella året. Den genomsnittliga kursen per månad, eller del därav, avser genomsnittet av dagsköpkurserna

under den månaden eller aktuell del därav, i förekommande fall. Slutkursen för perioden motsvarar mittkursen under den sista bankdagen i respektive period. Kurserna kan avvika från de faktiska valutakurser som tillämpats vid upprättandet av Volvo Car Groups konsoliderade finansiella rapporter och annan finansiell information som ingår i detta prospekt. Dessa växelkurser tillhandhålls endast för att underlätta för läsaren. Det kan inte garanteras att belopp i SEK har växlats, skulle kunna ha växlats eller kan växlas till USD, eller vice versa, till angivna mittkurser eller någon annan kurs.

År/Månad:	Valutakurs SEK per USD			
	Högsta	Lägsta	Periodslut	Genomsnitt
2018	9,223	7,855	8,865	8,695
2019	9,958	8,883	9,315	9,460
2020	10,383	8,191	8,210	9,217
Januari 2021	8,372	8,249	8,336	8,287
Februari 2021	8,460	8,426	8,421	8,344
Mars 2021	8,738	8,436	8,719	8,543
April 2021	8,728	8,365	8,450	8,499
Maj 2021	8,489	8,280	8,302	8,351
Juni 2021	8,619	8,262	8,561	8,397
Juli 2021	8,704	8,575	8,591	8,626
Augusti 2021	8,817	8,584	8,633	8,769
September 2021	8,787	8,547	8,752	8,649

Per den 30 september 2021 (den sista bankdagen i månaden) uppgick den av Federal Reserve Bank of New York för tulländamål certifierade dagsköp-kursen för SEK per USD till 8,760 SEK per 1,00 USD. Belopp angivna i USD i prospektet har omräknats till SEK baserat på den nämnda växelkursen per den 30 september 2021, såvida inget annat anges.

**SEK per EUR**

I tabellen nedan presenteras viss information angående Europeiska Centralbankens ("ECB") referenskurs som ECB publicerar dagligen ("ECB:s dagliga referenskurs") för EUR, uttryckt som SEK per EUR. Den genomsnittliga kursen per år avser genomsnittet av de dagliga mittkurserna den sista dagen i varje månad under det aktuella året. Den genomsnittliga kursen per månad, eller del därav, avser genomsnittet av de dagliga mittkurserna under den månaden eller aktuell del därav i förekommande fall. Slutkursen för perioden

motsvarar mittkursen under den sista bankdagen i respektive period. Kurserna kan avvika från de faktiska valutakurser som tillämpats vid upprättandet av Volvo Car Groups konsoliderade finansiella rapporter och annan finansiell information som ingår i detta prospekt. Dessa växelkurser tillhandhålls endast för att underlätta för läsaren. Det kan inte garanteras att belopp i SEK har växlats, skulle kunna ha växlats eller kan växlas till EUR, eller vice versa, till angivna mittkurser eller någon annan kurs.

År/Månad:	Valutakurs SEK per EUR			
	Högsta	Lägsta	Periodslut	Genomsnitt
2018	10,692	9,765	10,255	10,258
2019	10,917	10,186	10,447	10,589
2020	11,152	10,034	10,034	10,485
Januari 2021	10,163	10,051	10,111	10,095
Februari 2021	10,183	10,032	10,139	10,093
Mars 2021	10,275	10,125	10,238	10,174
April 2021	10,275	10,099	10,164	10,162
Maj 2021	10,195	10,096	10,121	10,145
Juni 2021	10,233	10,055	10,111	10,120
Juli 2021	10,254	10,144	10,187	10,198
Augusti 2021	10,326	10,163	10,196	10,215
September 2021	10,217	10,136	10,154	10,170

Per den 30 september 2021 (den sista bankdagen i månaden) uppgick ECB:s dagliga referenskurs för SEK per EUR till 10,168 SEK per 1,00 EUR. Belopp angivna i EUR i prospektet har omräknats till SEK baserat på den nämnda växelkursen per den 30 september 2021, såvida inget annat anges.

**SEK per CNY**

I tabellen nedan presenteras viss information angående dagsköp-kursen från Bloomberg Composite Rate (London) ("CMPL") som SEK per CNY. Den genomsnittliga kursen per år avser genomsnittet av de dagliga mittkurserna den sista dagen i varje månad under det aktuella året. Den genomsnittliga kursen per månad, eller del därav, avser genomsnittet av de dagliga mittkurserna under den månaden eller aktuell del därav. Slutkursen för perioden motsvarar

mittkursen under den sista bankdagen i respektive period. Kurserna kan avvika från de faktiska valutakurser som tillämpats vid upprättandet av Volvo Car Groups konsoliderade finansiella rapporter och annan finansiell information som ingår i detta prospekt. Dessa växelkurser tillhandhålls endast för att underlätta för läsaren. Det kan inte garanteras att belopp i SEK har växlats, skulle kunna ha växlats eller kan växlas till CNY, eller vice versa, till angivna mittkurser eller någon annan kurs.

År/Månad:	Valutakurs SEK per CNY			
	Högsta	Lägsta	Periodslut	Genomsnitt
2018	1,399	1,242	1,291	1,314
2019	1,421	1,299	1,343	1,369
2020	1,465	1,246	1,259	1,333
Januari 2021	1,230	1,259	1,293	1,281
Februari 2021	1,309	1,279	1,302	1,291
Mars 2021	1,330	1,296	1,330	1,312
April 2021	1,329	1,291	1,306	1,303
Maj 2021	1,313	1,289	1,302	1,299
Juni 2021	1,335	1,290	1,325	1,307
Juli 2021	1,343	1,322	1,331	1,332
Augusti 2021	1,354	1,329	1,336	1,339
September 2021	1,360	1,323	1,360	1,338

Per den 30 september 2021 (den sista bankdagen i månaden) uppgick dagsköpkursen hos Kinas folkbank för SEK per CNY till 1,356 SEK per 1,00 CNY. Belopp angivna i CNY i prospektet har omräknats till SEK baserat på den nämnda växelkursen per den 30 september 2021, såvida inget annat anges.

**Valutareglering i Sverige**

Förutom i händelse av vissa nationella krissituationer finns det i dagsläget ingen valutareglering i Sverige som begränsar utbetalning av utdelning till aktieägare utanför Sverige och det finns för närvarande inte heller några begränsningar för aktieägare som är bosatta utanför Sverige att överlåta sina aktier i Sverige och motta betalning för överlåtelser utanför Sverige. Det finns inga begränsningar avse-

ende högsta belopp som får föras in i eller ut ur Sverige, men överförande banker är skyldiga att rapportera betalningar till eller från Sverige som överstiger 150 000 SEK (eller motsvarande värde i utländsk valuta) till Skatteverket. Sådan information kan också vidareförmedlas till myndigheter i de länder där aktieägare är bosatta.



# Inbjudan till förvärv av aktier i Volvo Car AB (publ)

För att stödja Volvo Car Groups omställning och fortsatta tillväxt har Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren kommit överens om att genomföra en ägarspridning av Bolagets aktier. Nasdaq Stockholms bolagskommitté har den 30 augusti 2021 bedömt att Bolaget uppfyller Nasdaq Stockholms noteringskrav under förutsättning att sedvanliga villkor uppfylls, däribland att spridningskravet för Bolagets stamaktier av serie B uppfylls senast den första dagen för handel i Bolagets aktier och att Bolaget ansöker om upptagande av Bolagets aktier till handel på Nasdaq Stockholm. Första dag för handel på Nasdaq Stockholm beräknas vara den 28 oktober 2021.

I enlighet med villkoren som anges i detta prospekt erbjuds investerare härmed att förvärva lägst 367 647 058 och högst 471 698 113 stamaktier av serie B, varav samtliga är nyemitterade aktier som erbjuds av Bolaget. Huvudaktieägaren har även förbehållit sig rätten att utöka Erbjudandet och sälja ytterligare högst 94 339 622 befintliga stamaktier av serie B. En sådan utökning av Erbjudandet skulle möjliggöra ett större erbjudande till allmänheten och därigenom att en större del av aktierna kommer att handlas fritt (s.k. free float).

Erbjudandepriset kommer att fastställas genom ett anbudsförfarande (s.k. bookbuilding-process) och inom Prisintervallet 53–68 SEK per aktie av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators. Erbjudandepriset till allmänheten kommer inte att överstiga 68 SEK per aktie. Erbjudandepriset förväntas offentliggöras genom ett pressmeddelande omkring den 27 oktober 2021.

Med stöd av bemyndigande från extra bolagsstämma i Bolaget som hölls den 17 oktober 2021 avser Bolagets styrelse att besluta om en nyemission av stamaktier av serie B ("**Nyemissionen**"). Antalet nya aktier beror på Erbjudandepriset och kommer fastställas så att Volvo Car Group genom Nyemissionen kommer att tillföras cirka 25 000 MSEK före avdrag för kostnader relaterade till Erbjudandet.<sup>1</sup>

Under antagande om att Erbjudandepriset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet skulle Nyemissionen leda till att det totala antalet aktier i Bolaget ökar med 413 223 140 stamaktier av serie B. Om Erbjudandepriset skulle uppgå till det lägsta respektive det högsta priset i Prisintervallet skulle det totala antalet aktier i Bolaget öka med 471 698 113 respektive 367 647 058 stamaktier av serie B. För mer information om förändringar i antalet aktier och i kapitalstrukturen i Bolaget i samband med Erbjudandet, se "*Aktier och aktiekapital–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.*".

För att täcka en eventuell övertilldelning i samband med Erbjudandet kommer Huvudaktieägaren att utfärda en option till Joint Global Coordinators att förvärva upp till ytterligare 70 754 716 befintliga stamaktier av serie B, motsvarande maximalt 15 procent av det högsta antalet aktier i Erbjudandet ("**Övertilldelningsoptionen**"). Övertilldelningsoptionen kan utnyttjas, helt eller delvis, under en period om 30 dagar från den första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm. Under förutsättning att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och att Erbjudandet utökas till fullo kommer Erbjudandet, beroende på Erbjudandepriset, att omfatta mellan 496 323 527 och 636 792 451 stamaktier av serie B, motsvarande cirka 16,8 till 20,7 procent av antalet aktier och 2,5 till 3,2 procent av antalet röster i Bolaget efter genomförandet av Erbjudandet och de förändringar i kapitalstrukturen som genomförs i samband med Erbjudandet.

Cornerstone-investerarna har, på samma villkor som övriga investerare, åtagit sig att förvärva stamaktier av serie B i Erbjudandet om totalt 6 400 MSEK. Åtagandena avser 105 785 121 aktier, motsvarande 19,0 procent av det sammanlagda antalet aktier som Erbjudandet omfattar och 3,5 procent av det totala antalet aktier i Bolaget efter genomförandet av Erbjudandet och de förändringar i kapitalstrukturen som genomförs i samband med Erbjudandet (under antagande om att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo, att Erbjudandet utökas till fullo och att Erbjudandepriset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet). Cornerstone-investerarna kommer att prioriteras vid tilldelning av aktier i Erbjudandet och erhålla full allokering enligt respektive åtagande. Åtagandena berättigar inte till någon ersättning eller annan kompensation.

Erbjudandets totala värde uppgår till cirka 25 000 MSEK, cirka 28 750 MSEK om Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och cirka 33 750 MSEK om Övertilldelningsoptionen utnyttjas till del och Erbjudandet utökas till del.

*I övrigt hänvisas till den fullständiga redogörelsen i prospektet som har upprättats av Bolagets styrelse med anledning av ansökan om notering av Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm samt det i samband därmed lämnade Erbjudandet.*

Göteborg den 18 oktober 2021

**Volvo Car AB (publ)**  
Styrelsen

<sup>1</sup>) Volvo Car Groups kostnader för Erbjudandet beräknas uppgå till maximalt omkring 310 MSEK. Se även avsnittet "*Legala frågor och kompletterande information–Kostnader relaterade till Erbjudandet*".

# Bakgrund och motiv

Volvo Car Group är ett av världens snabbast växande premiumbilmärken, både sett till antal sålda bilar och till omsättning, och erbjuder sina kunder möjligheten att förflytta sig på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Volvo Car Group bedömer också att dess unika struktur<sup>1</sup> och fokuserade strategi gör Koncernen till en av de aktörer som ställer om snabbast inom den globala bilindustrin, med ambitioner för mitten av decenniet som är fokuserade på elektrifiering, hållbarhet och digitalisering. Volvo Car Group grundades i Göteborg 1927 och har fortfarande sitt huvudkontor där. Volvo Car Group har historiskt varit en global drivkraft för bilsäkerhet och innovation. Volvo Car Group står bakom ett antal branschledande innovationer som idag är standard i personbilar över hela världen – som trepunktsbältet, sidokrockskydd, sidokrockkuddar och automatisk nödbromsning. Volvo Car Group fokuserar på design, utveckling, tillverkning, distribution och försäljning av personbilar i premiumsegmentet, nu med särskilt fokus på hållbarhet, helt elektriska bilar och direkta kundrelationer, inklusive bilabonnemang och andra nya mobilitetstjänster.

Efter att Geely Holding förvärvade Volvo Car Group 2010 har Koncernen genomfört en strategisk omställning, genom att gå från att vara en division inom en stor fordonskoncern till att vara ett fristående bilmärke inom premiumsegmentet. Mellan 2010 och 2015 genomförde Volvo Car Group betydande investeringar i teknologi, uppbyggnad av en global närvaro med ett flertal produktionsanläggningar samt investeringar i den interna organisationen för att etablera en stark grund för Koncernens framtida tillväxt. Sedan dess har Volvo Car Group kunnat bygga vidare på grunden för att hållbart utveckla och skifta fokus för sin produktportfölj parallellt med att utöka sin närvaro i USA, Europa och Mellanöstern samt APAC-området. Under Geely Holdings ägande har Volvo Car Group gått från att sälja 373 525 bilar 2010 till fler än 770 000 bilar i över 100 länder under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021.

Hållbarhet står i centrum för Koncernen och Volvo-varumärket, och som en del av ambitionerna för mitten av decenniet strävar Volvo Car Group efter att minska sitt koldioxidavtryck per bil under hela dess livscykel med i genomsnitt 40 procent till 2025 jämfört med 2018. Företaget strävar även efter att spara 1,0 miljard SEK årligen genom att tillämpa affärsprinciper för cirkulär ekonomi. Volvo Car Group strävar efter att bli ett helt klimatneutralt företag 2040 och tillämpar ansvarsfulla affärsprinciper. Volvo Car Group har en övertygelse om att det håller på att ske en grundläggande förändring inom bilindustrin när det gäller elektrifiering, och företagets elektrifieringsstrategi betonar ytterligare dess engagemang för hållbarhetsområdet. 2017 var Volvo Car Group den första traditionella biltillverkaren som tillkännagav en övergång till fullständig elektrifiering och företaget har en ambition att vara ett rent elbilsföretag 2030. Volvo Car Group anser att Koncernen, genom att investera i elektrifiering, även investerar i verksamhetens tillväxt. Volvo Car Group har också ambitionen att generera minst 50 procent av den årliga globala försäljningen från helt elektriska bilar vid mitten av decenniet.

För att stödja Volvo Car Groups omställning och fortsatta tillväxt har Huvudaktieägaren och styrelsen kommit överens om att ansöka om en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm och därmed få tillgång till de svenska och internationella kapitalmarknaderna och diversifiera Volvo Car Groups ägarbas. Som ett noterat bolag efter genomförandet av Erbjudandet och noteringen på Nasdaq Stockholm kommer Volvo Car Group möjliggöra för globala institutionella investerare och allmänheten att delta i nästa fas av Koncernens värdeskapande. Huvudaktieägaren, som förvärvade Volvo Car Group 2010, avser att kvarstå som Bolagets största aktieägare. Volvo Car Group kommer därför att fortsätta att dra nytta av samarbete inom Geely-sfären som tillhandahåller värdefulla skalfördelar och marknadssynergier.

## Användning av emissionslikviden

Bolaget kommer att genomföra en nyemission av stamaktier av serie B inom ramen för Erbjudandet. Nyemissionen förväntas tillföra en likvid till Volvo Car Group om cirka 25 000 MSEK före avdrag för kostnader hänförliga till Erbjudandet, vilka förväntas uppgå till högst cirka 310 MSEK. Av nettolikviden om cirka 24 690 MSEK avses cirka 70 procent att användas till att finansiera Volvo Car Groups omställning till att bli en fullständigt elektrifierad biltillverkare, genom investeringar i batteriförsörjning i Europa, USA och Kina och investeringar i internt framtagna elmotorer. Därutöver avses cirka 30 procent av nettolikviden användas för att finansiera Volvo Car Groups fortsatta tillväxtresor genom investeringar i produktionskapacitet för tillväxt bortom 1,2 miljoner bilar och att finansiera Volvo Car Groups tekniska utveckling genom mjukvaruutveckling och omställningen till en mer direkt försäljningsmodell. Volvo Car Group kommer inte att erhålla någon likvid från Huvudaktieägarens eventuella försäljning av aktier inom ramen för Erbjudandet.

*Styrelsen för Bolaget är ansvarig för innehållet i detta prospekt. Enligt styrelsens kännedom överensstämmer den information som ges i prospektet med sakförhållandena och ingen uppgift som sannolikt skulle kunna påverka dess innebörd har utelämnats.*

Göteborg den 18 oktober 2021

**Volvo Car AB (publ)**

Styrelsen

*Styrelsen för Bolaget är ensam ansvarig för innehållet i prospektet. Huvudaktieägaren bekräftar dock bundenhet av villkoren för Erbjudandet i enlighet med vad som framgår av avsnittet "Villkor och anvisningar".*

**Geely Sweden Holdings AB**

<sup>1</sup>) Volvo Car Group anser att dess struktur är unik eftersom att Koncernen utövar operationell kontroll över och konsoliderar sin kinesiska verksamhet på ett sätt som ingen annan västerländsk biltillverkare har kunnat göra hittills. För ytterligare information, se "Verksamhetsbeskrivning–Styrkor och strategier–Fastest transformer: unik struktur, öppen för tekniksamarbeten och tydlig kultur".





C40



# Villkor och anvisningar

## Erbjudandet

Erbjudandet omfattar lägst 367 647 058 och högst 471 698 113 stamaktier av serie B, varav samtliga är nyemitterade aktier som erbjuds av Bolaget. Erbjudandet är uppdelat i två delar:

- Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge<sup>1</sup>
- Erbjudandet till institutionella investerare i Sverige och i utlandet<sup>2</sup>

Utfallet av Erbjudandet förväntas offentliggöras genom ett pressmeddelande som kommer att finnas tillgängligt på Volvo Car Groups hemsida ([www.volvocars.com](http://www.volvocars.com)) omkring den 27 oktober 2021.

## Utökning av Erbjudandet

Huvudaktieägaren har även förbehållit sig rätten att utöka Erbjudandet och sälja ytterligare högst 94 339 622 befintliga stamaktier av serie B.

## Övertilldelningsoption

För att täcka en eventuell övertilldelning i Erbjudandet kommer Huvudaktieägaren utfärda en option till Joint Global Coordinators att förvärva upp till ytterligare 70 754 716 befintliga stamaktier av serie B, motsvarande maximalt 15 procent av det högsta antalet aktier i Erbjudandet. Övertilldelningsoptionen kan utnyttjas, helt eller delvis, under en period om 30 dagar från första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm. För ytterligare information om Övertilldelningsoptionen, se "*Placeringsavtal m.m.*".

## Fördelning av aktier

Fördelningen av stamaktier av serie B mellan respektive del av Erbjudandet kommer baseras på efterfrågan. Fördelningen kommer att fastställas av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators.

## Anbudsförfarande

För att uppnå en marknadsmässig prissättning av stamaktierna av serie B i Erbjudandet kommer institutionella investerare erbjudas att delta i en form av anbudsförfarande genom att lämna in intresseanmälningar. Anbudsförfarandet inleds den 19 oktober 2021 och pågår fram till den 27 oktober 2021. Genom detta förfarande fastställs Erbjudandepriset. Anbudsförfarandet kan komma att förkortas eller förlängas.<sup>3</sup> Meddelande om sådan eventuell förkortning eller förlängning lämnas genom pressmeddelande.

## Erbjudandepriset

Erbjudandepriset förväntas fastställas inom Prisintervallet 53–68 SEK per aktie. Prisintervallet har fastställts av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators, baserat på det förväntade investeringsintresset från institutionella investerare. Erbjudandepriset till allmänheten kommer inte att överstiga 68 SEK per aktie. Courtage utgår inte. Det slutliga Erbjudandepriset kommer att fastställas av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators och förväntas offentliggöras genom ett pressmeddelande omkring den 27 oktober 2021.

## Anmälan

### *Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge*

Anmälan från allmänheten om förvärv av stamaktier av serie B ska ske under perioden 19–26 oktober 2021 och avse lägst 100 aktier och högst 25 000 stamaktier av serie B<sup>4</sup> i jämna poster om 50 aktier. Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren förbehåller sig rätten att förkorta eller förlänga anmälningstiden.<sup>5</sup> Meddelande om sådan eventuell förkortning eller förlängning lämnas genom pressmeddelande. Endast en anmälan per investerare får göras. Om flera anmälningar görs förbehålls rätten att endast beakta den först mottagna (anmälningar kommer inte aggregeras). Anmälan är bindande.

Anmälan från allmänheten i Sverige ska göras via SEB, Swedbank, Avanza eller Nordnet (se "*–Anmälan via SEB*", "*–Anmälan via Swedbank*", "*–Anmälan via Avanza*" respektive "*–Anmälan via Nordnet*" nedan). Anmälan från allmänheten i Danmark, Finland och Norge ska göras via Nordnet (se "*–Anmälan via Nordnet*" nedan).

### Anmälan via SEB

Den som anmäler sig för förvärv av aktier via SEB måste ha en värdepappersdepå eller ett investeringssparkonto ("**ISK**") hos SEB. Personer som inte har en värdepappersdepå eller ISK hos SEB måste öppna sådant konto eller sådan depå före anmälan om förvärv av aktier. Observera att det kan ta viss tid att öppna värdepappersdepå eller ISK. Vid förvärv av aktier som ska registreras på ett ISK måste betalning alltid ske med medel som finns tillgängliga på ISK.

Saldot på den värdepappersdepå eller ISK hos SEB som anges ska, för perioden som börjar kl. 23:59 CEST den 26 oktober 2021 till och med kl. 23:59 CET den 1 november 2021, motsvara lägst det belopp som anmälan avser, beräknat på det högsta priset i Prisintervallet. Detta innebär att innehavaren förbinder sig till att hålla beloppet tillgängligt på angiven värdepappersdepå eller ISK under den nämnda perioden och att innehavaren är medveten om att ingen tilldelning av aktier kan ske om beloppet är otillräckligt under denna period. Observera att beloppet inte kan disponeras under den angivna perioden. Så snart som möjligt efter att tilldelning har ägt rum kommer medlen att vara fritt tillgängliga för dem som inte erhåller tilldelning. Medel som inte är tillgängliga kommer att medföra rätt till ränta under den angivna perioden i enlighet med villkoren för den värdepappersdepå eller ISK som anges i anmälan.

För deltagande i Erbjudandet via SEB ska anmälan om förvärv ske via SEB:s internetbank med hjälp av Digipass, BankID eller Mobilt BankID (närmare anvisningar finns på SEB:s hemsida, [www.seb.se](http://www.seb.se)). Anmälan genom SEB:s Internetbank ska ha inkommit till SEB senast kl. 23:59 CEST den 26 oktober 2021. Kunder i SEB Private Banking ska inte teckna sig via SEB:s Internetbank, utan istället teckna sig via sin aktiemäklare eller private banker.

### Anmälan via Swedbank

Den som anmäler sig för förvärv av aktier måste ha en värdepappersdepå eller ett ISK och likvidkonto hos Swedbank eller en sparbank. Likvidkontot som anges för betalning måste disponeras av den som

1) Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge består av ett erbjudande att förvärva högst 25 000 aktier.

2) "Institutionella investerare" omfattar privatpersoner och juridiska personer som ansöker om att förvärva fler än 25 000 aktier.

3) Om ansökningsperioden förkortas eller förlängs kan meddelandet om utfallet av Erbjudandet, första dag för handel samt datum för tilldelning och betalning komma att justeras i enlighet med detta.

4) Den som önskar förvärva fler än 25 000 aktier ska kontakta Managers i enlighet med vad som anges i "*Information om tilldelning och betalning–Erbjudandet till institutionella investerare*" nedan.

5) Om ansökningsperioden förkortas eller förlängs kan meddelandet om utfallet av Erbjudandet, första dag för handel samt datum för tilldelning och betalning komma att justeras i enlighet med detta.

anmäler sig för förvärv av aktier och vara knutet till angiven depå eller ISK. Om du inte har värdepappersförvaring eller likvidkonto hos Swedbank eller en sparbank kan du öppna ett sådant via [www.swedbank.se/privat/kunderbjudanden/](http://www.swedbank.se/privat/kunderbjudanden/) med hjälp av ditt BankID.

Som kund i Swedbank eller en sparbank kan registrering av anmälan göras via internetbanken, mobilbanken, kundcenter privat/företag, rådgivare eller personlig mäklare.

Anmälan kan också göras via den särskilt upprättade anmälnings-sedel och lämnas till något av Swedbanks eller sparbankernas kontor i Sverige för registrering, alternativt skickas till:

Swedbank AB (publ)  
Emissioner C66  
105 34 Stockholm

Anmälningssedeln finns tillgänglig på Swedbanks webbplats för prospekt [www.swedbank.se/prospekt](http://www.swedbank.se/prospekt).

Anmälan genom Swedbank ska ha inkommit till Swedbank senast kl. 15:00 CEST den 26 oktober 2021. Likvida medel för betalning av tilldelade aktier ska finnas disponibelt på angivet likvidkonto hos Swedbank eller aktuell sparbank senast på likviddagen den 1 november 2021 kl. 01:00 CET. Likvid kan komma att reserveras och debiteras tidigare från likvidkontot om tillräckliga medel finns tillgängligt, dock inte tidigare än den 28 oktober 2021.

#### Anmälan via Avanza

Den som anmäler sig för förvärv av aktier via Avanza måste ha en värdepappersdepå eller ett ISK hos Avanza. Personer som inte har en värdepappersdepå eller ett ISK hos Avanza måste öppna sådant konto före anmälan om förvärv av aktier. Att öppna en värdepappersdepå eller ett ISK hos Avanza är gratis och tar cirka tre minuter.

Kunder som har värdepappersdepå eller ISK hos Avanza kan anmäla sig för förvärv av aktier via Avanzas internettjänst från och med den 19 oktober 2021 till och med kl. 23:59 CET den 26 oktober 2021. För att inte förlora sin rätt till eventuell tilldelning ska depåkonto- eller ISK-kunder hos Avanza ha tillräckliga likvida medel på depå eller ISK under perioden från kl. 23:59 CEST den 26 oktober 2021 till och med kl. 23:59 CET den 1 november 2021. Mer information om ansökningsprocessen genom Avanza finns på [www.avanza.se](http://www.avanza.se).

#### Anmälan via Nordnet

Anmälan från allmänheten kan enbart göras av personer som är eller blir kunder hos Nordnet. Anmälan för förvärv av aktier görs via Nordnets internettjänst från och med den 19 oktober 2021 till och med kl. 23:59 CEST den 26 oktober 2021. För att inte förlora sin rätt till eventuell tilldelning ska kunder hos Nordnet ha tillräckliga likvida medel på sitt konto från kl. 23:59 CEST den 26 oktober 2021 till och med kl. 23:59 CET den 1 november 2021. Fullständig information om hur man blir kund hos Nordnet och om anmälan via Nordnet finns tillgängligt på [www.nordnet.se](http://www.nordnet.se), [www.nordnet.no](http://www.nordnet.no), [www.nordnet.dk](http://www.nordnet.dk) och [www.nordnet.fi](http://www.nordnet.fi).

#### Erbjudandet till institutionella investerare

Institutionella investerare i Sverige och i utlandet inbjuds att delta i en form av anbudsförfarande som äger rum under perioden 19–27 oktober 2021. Intresseanmälningar från institutionella investerare i Sverige och från utlandet ska ske via Managers (i enlighet med särskilda instruktioner).

#### Viktig information om LEI och NPID

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/65/EU av den 15 maj 2014 om marknader för finansiella instrument ("**MiFID II**") behöver alla investerare en global identifieringskod för att kunna genomföra värdepapperstransaktioner sedan 2018. Dessa krav medför att samtliga juridiska personer behöver ansöka om registrering av en LEI-kod (Legal Entity Identifier), och alla fysiska personer behöver ta reda på sitt NPID-nummer (Nationellt Personligt ID eller National Client Identifier), för att kunna teckna aktier i Erbjudandet. Observera att det är aktietecknarens juridiska status som avgör om det krävs en LEI-kod eller ett NPID-nummer samt att Managers kan vara förhindrade att genomföra transaktionen åt personen i fråga om ingen LEI-kod eller inget NPID-nummer (såsom är tillämpligt) tillhandahålls. Juridiska personer som behöver en LEI-kod kan vända sig till någon av de leverantörer som finns på marknaden. Instruktioner gällande det globala LEI-systemet återfinns på [www.gleif.org/en/about-lei/get-an-lei-find-lei-issuing-organizations](http://www.gleif.org/en/about-lei/get-an-lei-find-lei-issuing-organizations). För fysiska personer som enbart har svenskt medborgarskap består NPID-numret av "SE" följt av personens personnummer. Om personen i fråga har flera eller något annat än svenskt medborgarskap kan NPID-numret vara någon annan typ av nummer.

De som avser att anmäla intresse för teckning av aktier inom ramen för Erbjudandet uppmanas att ansöka om registrering av en LEI-kod (juridiska personer) eller ta reda på sitt NPID-nummer (fysiska personer) snarast möjligt då denna information måste anges i anmälan.

#### Anställda inom Volvo Car Group

Anställda inom Volvo Car Group i Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Polen och Tyskland som önskar förvärva stamaktier av serie B inom ramen för Erbjudandet ska följa specifika instruktioner från Koncernen.

#### Tilldelning

Beslut om tilldelning av stamaktier av serie B inom ramen för Erbjudandet fattas av Bolagets styrelse och Huvudaktieägaren i samråd med Joint Global Coordinators, där målet är att uppnå en god institutionell ägarbas och en bred spridning av aktierna bland allmänheten för att möjliggöra en regelbunden och likvid handel med aktierna på Nasdaq Stockholm. Tilldelningen är inte beroende av när anmälan lämnas under anmälningsperioden. Endast en anmälan per investerare kommer beaktas.

#### Tilldelning till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge

I händelse av överteckning kan tilldelning komma att utebli eller ske med ett lägre antal stamaktier av serie B än vad anmälan avser, varvid tilldelning helt eller delvis kan komma ske genom ett slumpmässigt urval. Tilldelning till de personer som erhåller aktier inom ramen för Erbjudandet kommer i första hand att ske så att ett visst antal aktier tilldelas per anmälan. Därutöver kommer tilldelning ske med en bestämd, lika stor andel av antalet övertecknade stamaktier av serie B som anmälan avser och kommer endast genomföras i jämna poster om 50 aktier.

Härutöver kan vissa närstående parter till Volvo Car Group och Huvudaktieägaren, inklusive vissa styrelseledamöter i Bolaget och vissa andra närstående parter, samt kunder till Managers komma att särskilt beaktas vid tilldelning. Tilldelning kan ske även till anställda hos Managers, dock utan att dessa prioriteras. I sådana

fall sker tilldelning i enlighet med Svensk Värdepappersmarknads och Finansinspektionens föreskrifter.

#### **Tilldelning till institutionella investerare**

Beslut om tilldelning av stamaktier av serie B inom ramen för erbjudandet till institutionella investerare i Sverige och utomlands ska, som nämnts ovan, göras i syfte att uppnå en god och stark institutionell ägarbas. Tilldelning till de institutioner som lämnat intresseanmälan sker helt diskretionärt.

Cornerstone-investerarna, vilka har åtagit sig att förvärva stamaktier av serie B inom ramen för Erbjudandet, kommer dock att ges företrädesrätt i förhållande till övriga investerare upp till det totala antalet aktier i Erbjudandet som de har åtagit sig att förvärva.

#### **Anställda inom Volvo Car Group**

Anställda inom Volvo Car Group i Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Polen och Tyskland kan övervägas separat under tilldelningen. Eventuell prioriterad tilldelning till anställda inom Volvo Car Group i Sverige, Belgien, Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Polen och Tyskland kommer, om den görs, avse aktier med ett värde om upp till 30 000 SEK per anställd.

#### **Information om tilldelning och betalning**

##### ***Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge***

Tilldelning förväntas ske omkring den 27 oktober 2021. Snarast möjligt därefter kommer avräkningsnotor att skickas till dem som har erhållit tilldelning inom ramen för Erbjudandet. De som inte tilldelats aktier inom ramen för Erbjudandet får inget meddelande.

Besked om tilldelning förväntas bli tillgängligt omkring kl. 09:00 CEST den 28 oktober 2021 via respektive värdepappersdepå eller ISK.

Likvid för tilldelade stamaktier av serie B kommer att dras från angiven värdepappersdepå eller ISK den 1 november 2021. Om tillräckliga medel inte finns tillgängliga på angiven värdepappersdepå eller ISK på likviddagen, 1 november 2021, eller om full betalning inte erläggs i rätt tid, kan tilldelade aktier överlåtas och säljas till någon annan. Skulle försäljningspriset vid sådan överlåtelse understiga Erbjudandepriiset kan den som initialt erhöi tilldelning av aktier i Erbjudandet få svara för mellanskillnaden.

För ISK hos SEB, Swedbank, Avanza och Nordnet gäller följande: Om en anmälan resulterar i tilldelning kommer respektive mäklare att förvärva motsvarande antal stamaktier av serie B i Erbjudandet för vidareförsäljning till ISK-innehavaren till Erbjudandepriiset.

##### ***Erbjudandet till institutionella investerare***

Institutionella investerare beräknas erhålla information om tilldelning omkring den 28 oktober 2021 i särskild ordning, varefter avräkningsnotor skickas ut. Full betalning för tilldelade stamaktier av serie B ska erläggas kontant senast den 1 november 2021 i enlighet med instruktionerna på avräkningsnotan. Notera att om full betalning inte sker i rätt tid kan de tilldelade aktierna komma att överlåtas till någon annan. Skulle priset vid en sådan överlåtelse understiga Erbjudandepriiset kan den som initialt erhöi tilldelning av aktier i Erbjudandet få svara för mellanskillnaden.

#### **Registrering och redovisning av tilldelade aktier**

Registrering av tilldelade aktier hos Euroclear Sweden beräknas, för såväl institutionella investerare som för allmänheten, ske omkring den 1 november 2021, varefter Euroclear Sweden skickar ut en VP-avi som anger det antal aktier som har registrerats på mottagarens konto. Aktieägare vars innehav är förvaltarregistrerat kommer att meddelas i enlighet med respektive förvaltares rutiner.

#### **Notering på Nasdaq Stockholm**

Nasdaq Stockholms bolagskommitté har den 30 augusti 2021 bedömt att Volvo Car Group uppfyller Nasdaq Stockholms noteringskrav, under förutsättning att sedvanliga villkor uppfylls, däribland att spridningskravet för Bolagets stamaktier av serie B uppfylls senast den första dagen för handel i Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm och att Bolaget ansöker om upptagande till handel av Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm. Beräknad första dag för handel på Nasdaq Stockholm är den 28 oktober 2021. Stamaktierna av serie B (med ISIN-kod SE0016844831) kommer handlas under kortnamnet (ticker) VOLCAR B.

#### **Viktig information gällande försäljning av tilldelade aktier**

Efter att betalning för de tilldelade aktierna har behandlats av Managers kommer de vederbörligen betalda aktierna överlåtas till värdepappersdepån eller kontot angivet av köparen. Tiden som behövs för att överlåta medel och för att överlåta de vederbörligen betalda aktierna till sådan köpare innebär att köparen inte kommer att ha aktierna tillgängliga på angiven värdepappersdepå eller konto förrän omkring den 1 november 2021. Handel av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm förväntas påbörjas omkring den 28 oktober 2021. Om aktierna således inte är tillgängliga på köparens värdepappersdepå eller konto förrän omkring den 1 november 2021, kan det innebära att köparen inte har möjlighet sälja aktierna på Nasdaq Stockholm under den första handelsdagen, utan först när aktierna finns tillgängliga på värdepappersdepån eller kontot.

#### **Stabilisering**

I samband med Erbjudandet kan Joint Global Coordinators (med SEB som huvudansvarig), i den utsträckning det är tillåtet enligt svensk lag, genomföra transaktioner i syfte att stabilisera, upprätthålla eller på annat sätt stödja marknadspriset för Bolagets stamaktier av serie B, under en period om upp till 30 dagar från det att handel med Bolagets aktier inleds på Nasdaq Stockholm. För ytterligare information om stabilisering, se "Placeringsavtal m.m."

#### **Offentliggörande av utfallet i Erbjudandet**

Det slutliga utfallet av Erbjudandet kommer att offentliggöras genom ett pressmeddelande som kommer att finnas tillgängligt på Volvo Car Groups hemsida ([www.volvocars.com](http://www.volvocars.com)) omkring den 27 oktober 2021.

#### **Rätt till utdelning**

Stamaktierna av serie B som omfattas av Erbjudandet medför rätt till utdelning första gången på den avstämningsdag för utdelning som infaller närmast efter att aktierna har noterats. Beslut om vinstutdelning föreslås av styrelsen och fattas av bolagsstämman. Utbetalning av utdelning ombesörjs av Euroclear Sweden eller, för

förvaltarregistrerade aktieinnehav, i enlighet med respektive förvaltarens rutiner. Beträffande avdrag för svensk källskatt, se ”Vissa skattefrågor–Vissa skattefrågor i Sverige”. Se även ”Verksamhetsbeskrivning–Utdelningspolicy”.

#### Villkor för slutförande av Erbjudandet

Erbjudandet är villkorat av att Placeringsavtalet ingås mellan Bolaget, Huvudaktieägaren och Managers, att vissa villkor i Placeringsavtalet uppfylls och att avtalet inte sägs upp. Managers åtaganden enligt Placeringsavtalet att förmedla köpare till, eller för det fall sådant förmedlande misslyckas själva köpa, stamaktierna av serie B är bland annat villkorat av att vissa force majeure-händelser inte inträffar, att det inte sker någon väsentligt negativ förändring i Koncernens verksamhet samt att vissa andra sedvanliga villkor uppfylls. Managers kan säga upp Placeringsavtalet fram till och med likviddagen, 1 november 2021, om exempelvis någon väsentligt negativ händelse skulle inträffa eller om något annat villkor i Placeringsavtalet inte uppfylls, varvid Erbjudandet avbryts och varken leverans eller betalning av aktier kommer att ske i enlighet med Erbjudandet. För ytterligare information, se ”Placeringsavtal m.m.”.

#### Övrig information

##### Information till investerare

Att Goldman Sachs, SEB, BNP Paribas, HSBC, J.P. Morgan, Morgan Stanley, Nordea, Carnegie och Swedbank är Managers innebär inte i sig att respektive bank betraktar den som anmält sig i Erbjudandet (**”Investeraren”**) som kund hos banken. Investeraren betraktas som kund avseende Erbjudandet av respektive bank endast om banken har lämnat råd till Investeraren om Erbjudandet eller annars har kontaktat Investeraren individuellt angående Erbjudandet eller om Investeraren har anmält sig genom respektive banks kontor eller internetbank. Följden av att respektive bank inte betraktar Investeraren som kund för Erbjudandet är, till exempel, att reglerna gällande skydd för investerare enligt lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden inte kommer tillämpas på investeringen. Detta innebär bland annat att varken den så kallade kundkategoriseringen eller lämplighetsbedömningen är tillämpliga på investeringen. Investeraren är således ensam ansvarig för att ha tillräcklig erfarenhet och kunskap för att förstå riskerna som är förenade med investeringen.

##### Information till distributörer

Med hänvisning till produktstyrningskraven i: (a) MiFID II, (b) artiklarna 9 och 10 i Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2017/593 av den 7 april 2016 om komplettering av MiFID II, och (c) kapitel 8 paragraf 13 och 14 i den svenska värdepapperslagen samt kapitel 5 paragraf 5 i Finansinspektionens regler gällande investeringstjänster och investeringsaktiviteter, FFFS 2017:2, (tillsammans **”Produktstyrningskraven i MiFID II”**), och utan ersättningsansvar för skador som kan åvila en ”producent” i enlighet med Produktstyrningskraven i MiFID II, har aktierna i Bolaget varit föremål för en process för produktgodkännande, där målmarknaderna för aktierna i Bolaget är (i) icke-professionella kunder och (ii) investerare som uppfyller kraven på en professionell kund och en godtagbar motpart, var för sig en **”Målmarknad”** i enlighet med MiFID II.

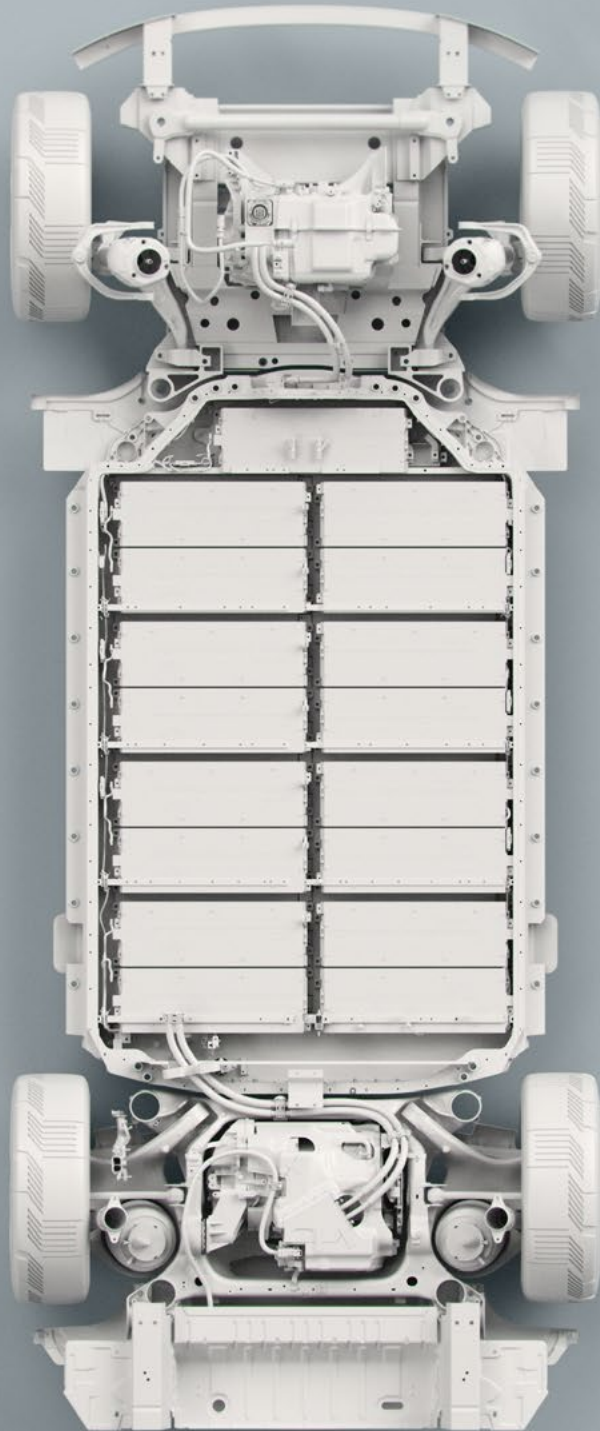
Enbart i relation till produktstyrningskraven i: (a) MiFID II eller det direktiv som utgör nationell brittisk rätt genom European Union

(Withdrawal) Act 2018, som tillämpligt (**”UK MiFID II”**); (b) Artikel 9 och 10 i Kommissionens delegerade direktiv (EU) 2017/593 kompletterande MiFID II eller det direktiv som utgör nationell brittisk rätt genom European Union (Withdrawal) Act 2018, som tillämpligt; och (c) lokala implementeringsåtgärder (gemensamt **”UK MiFID IIs produktstyrningskrav”**), och utan ersättningsansvar på skadeståndsrättslig, avtalsrättslig eller annan grund som annars kan åvila en ”producent” (Eng. *manufacturer*) (enligt UK MiFID IIs produktstyrningskrav), har aktierna i Erbjudandet varit föremål för en process för produktgodkännande, varigenom det har fastställts att aktierna är (i) kompatibla med en målmarknad som utgörs av privatinvesterar och investerare som uppfyller kraven på en professionell kund och en godtagbar motpart enligt definitionerna i UK MiFID II, och (ii) som kan distribueras genom samtliga kanaler som är tillåtna enligt UK MiFID II (**”UK-målmarknadsbedömningen”**).

Oaktat Målmarknadsbedömningen eller UK-målmarknadsbedömningen ska distributörerna notera att: värdet på stamaktierna av serie B i Bolaget kan komma att minska och det är inte garanterat att en investerare kommer att återfå hela eller delar av det investerade kapitalet; aktier i Bolaget erbjuder ingen garanterad intäkt eller något kapitalskydd; och en investering i Bolagets aktier är bara lämplig för en investerare som inte behöver en garanterad intäkt eller kapitalskydd och som (antingen ensam eller ihop med en lämplig finansiell eller annan rådgivare) är förmögen att utvärdera fördelarna och riskerna med en sådan investering och som har tillräckliga ekonomiska medel för att kunna bära sådana förluster som kan uppstå därav. Målmarknadsbedömningen eller UK-målmarknadsbedömningen påverkar inte kraven i några avtalsmässiga, juridiska eller regulatoriska försäljningsrestriktioner i samband med Erbjudandet. Det noteras dessutom att Managers, oaktat Målmarknadsbedömningen och UK-målmarknadsbedömningen, enbart kommer rikta sig till investerare som uppfyller kriterierna för professionella kunder och berättigade motparter. Målmarknadsbedömningen är inte att anses som (a) en lämplighetsbedömning i enlighet med MiFID II eller UK MiFID II eller (b) en rekommendation till någon investerare eller grupp investerare att investera i, införskaffa, förvärva eller vidta några åtgärder avseende aktier i Bolaget. Varje enskild distributör ansvarar för sin egen målmarknadsbedömning avseende aktier i Bolaget och för att fastställa lämpliga distributionskanaler.

##### Information om behandling av personuppgifter

Den som förvärvar stamaktier av serie B i Erbjudandet kommer att lämna information till Managers eller Avanza eller Nordnet. Personuppgifter som lämnas till Managers eller Avanza eller Nordnet kommer att behandlas i datasystem i den mån som krävs för att tillhandahålla tjänster och administrera kundarrangemang. Personuppgifter som har erhållits från andra källor än kunden kan också komma att behandlas. Personuppgifterna kan även komma att behandlas i datasystem hos företag eller organisationer med vilka Managers eller Avanza eller Nordnet samarbetar. Information rörande behandlingen av personuppgifter lämnas av Managers eller Avanzas eller Nordnets kontor, som också tar emot begäran om rättelser av personuppgifter. Adressuppgifter kan komma att inhämtas från Managers eller Avanza eller Nordnet genom en automatisk process som genomförs av Euroclear Sweden.





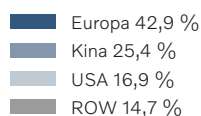
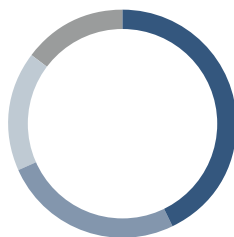
# Marknadsöversikt

Denna marknadsöversikt innehåller statistik, data och annan information avseende marknader, marknadsstorlekar, marknadsandelar, marknadspositioner och annan branschinformation som hänför sig till Bolagets marknader och verksamhet. Där inget annat anges kommer informationen i detta avsnitt från Frost & Sullivan-rapporten, som har beställts och betalats av Bolaget. För mer information, se "Presentation av finansiell och annan information – Bransch- och marknadsdata".

## Introduktion till Volvo Car Groups adresserbara marknad

Volvo Car Groups adresserbara marknad är den globala premiummarknaden för personbilar. Under de senaste åren har Volvo Car Groups marknadsandel inom premiumsegmentet för personbilar ökat från 4,9 procent 2016 till 6,3 procent 2020. Under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021 sålde Volvo Car Group fler än 770 000 bilar i över 100 länder. Volvo Car Group har antagit ambitioner för mitten av decenniet, bland annat att nå en försäljningsvolym på 1,2 miljoner bilar per år globalt, där minst 50 procent ska vara elbilar (för ytterligare information, se "Verksamhetsbeskrivning – Ambitioner för mitten av decenniet").

Följande diagram visar Volvo Car Groups försäljning i antal bilar, fördelad på Europa, Kina, USA och resten av världen ("ROW") under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021.



## Inledning och marknadsdefinitioner

Bilindustrin är en grundläggande pelare och en avgörande tillväxtmotor i den globala ekonomin som bidrar med 10 procent av den globala bruttonationalprodukten ("BNP"). 2020 uppgick den totala personbilsmarknaden till 68,4 miljoner sålda bilar globalt. Frost & Sullivan klassificerar marknaden i följande segment: lågkostnad/ekonomi, mellanmarknad, premium och super-premium.

Nedan följer en beskrivning av varje segment på personbilsmarknaden. Varje beskrivning innehåller exempel på vanliga varumärken inom respektive segment. Dessa exempel på varumärken är inte uttömmande och vissa märken har bilmodeller i olika segment.

### Lågkostnad/ekonomi

Lågkostnads-/ekonomisegmentet stod för 9,0 miljoner sålda bilar 2020, eller 13,1 procent av den totala marknaden. Bilar som ingår i

detta segment är instegsmodeller och småbilar (kompakt eller halv-kombi), modeller som har låg vikt och är billiga att äga. Betydande varumärken är bland annat Brilliance, BYD, Changan, Chery, Dongfeng, Fiat,<sup>1</sup> Geely Auto, Hyundai<sup>2</sup> och Suzuki.

### Mellanmarknad

Mellanmarknadssegmentet stod för 48,7 miljoner sålda bilar 2020, eller 71,2 procent av den totala marknaden. Mellanmarknadsmodeller har mer avancerad teknik och säkerhetsfunktioner som vanligtvis saknas i lågkostnads-/ekonomisegmentet, vilket gör dem mer jämförbara med premiumbilar. Betydande varumärken är bland annat Chevrolet, Chrysler, Citroën, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, Nissan, Peugeot, Renault, Toyota och Volkswagen. Mellanmarknadssegmentet omfattar även LYNK&CO.

### Premium

Premiumsegmentet stod för 10,6 miljoner sålda bilar 2020, eller 15,5 procent av den totala marknaden. Premiumsegmentet definieras som klassen av bilar med högre specifikationer och funktioner, som avancerade säkerhetsalternativ, toppmoderna infotainment-system och bättre motorer och köregenskaper än bilar på mellanmarknaden. Betydande varumärken utöver Volvo är Alfa Romeo, Acura, Audi, BMW, Cadillac, Infiniti, Jaguar, Land Rover, Lexus, Mercedes Benz, MINI, Porsche<sup>3</sup> och Tesla. Polestar är ytterligare ett varumärke som ingår i detta segment.

### Super-premium

Super-premiumsegmentet stod för 0,1 miljoner sålda bilar 2020, eller 0,1 procent av den totala marknaden. Denna klass av bilar är avsedd att leverera lyx och förmedla exklusivitet. De tillverkas vanligtvis i begränsade antal. Nyckelmärken är Aston Martin, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Porsche och Rolls-Royce.

### Total personbilsmarknad

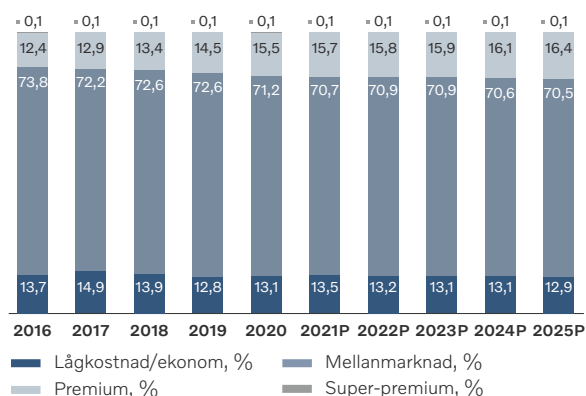
Mellanmarknaden står för största delen av den totala bilmarknaden. Under senare år har dock premiumsegmentet ökat från 12,4 procent av den totala marknaden 2016 till 15,5 procent 2020. Premiumsegmentet beräknas växa ytterligare, från 15,7 procent av den totala marknaden 2021 till 16,4 procent 2025.

1) Fiat har modeller både i lågkostnads-/ekonomisegmentet och i mellanmarknadssegmentet.

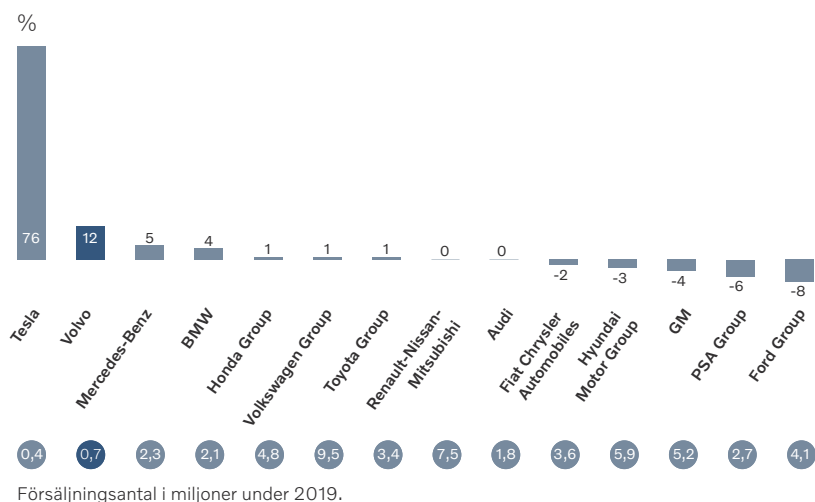
2) Hyundai har modeller både i lågkostnads-/ekonomisegmentet och i mellanmarknadssegmentet.

3) Porsche har modeller både i premiumsegmentet och i super-premiumsegmentet.

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade relativa marknadsandelen från 2016 till 2025, fördelad på segment.



Nedanstående diagram visar den genomsnittliga årliga tillväxten (Eng. *compound annual growth rate*, "CAGR") i antalet sålda bilar mellan 2016 och 2019 för Volvo Car Group och de tre främsta premiummärkena<sup>4</sup> samt andra biltillverkare för att sätta de utvalda varumärkenas tillväxt i förhållande till flera biltillverkare på marknaden. Trots att Audi inkluderas som ett varumärke i grafen nedan inkluderas även Volkswagen Group, eftersom att en stor andel av dess försäljning kommer från andra varumärken än Audi. Bland varumärkena och biltillverkarna nedan har Tesla haft högst tillväxt de senaste åren, efterföljt av Volvo Car Group.



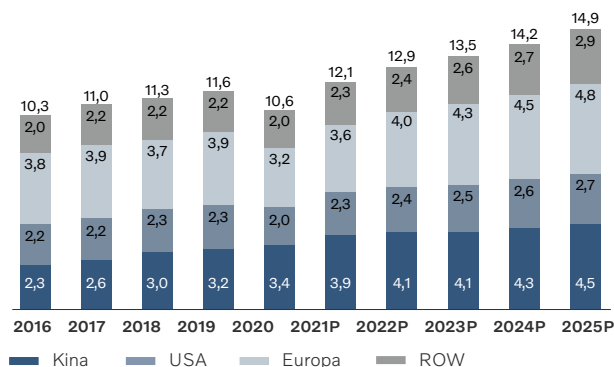
4) Varumärkena som presenteras separat är Audi (som är en del av Volkswagen Group), BMW (som är en del av BMW Group), Mercedes-Benz (som är en del av Daimler) och Volvo.

### Översikt över premiumsegmentet

#### Översikt

Premiumbilar har vanligen ett pris överstigande 50 000 USD (med ett genomsnittligt prisintervall mellan 60 000 USD och 75 000 USD), med några toppmodeller som tillverkas i begränsade antal. Traditionellt sett koncentreras marknads efterfrågan till utvecklade regioner som Europa, Nordamerika och vissa länder i Mellanöstern samt i APAC-området med de högsta personliga inkomstnivåerna. Kinas ökande ekonomiska välstånd har medfört snabb tillväxt inom premiumsegmentet under det senaste årtiondet. Denna utveckling förväntas fortsätta, samtidigt som utsikterna har förbättrats på andra utvecklingsmarknader, som Indien och flera länder i Sydostasien.

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade försäljningsvolymen i miljoner bilar på premiummarknaden från 2016 till 2025, fördelad på region.

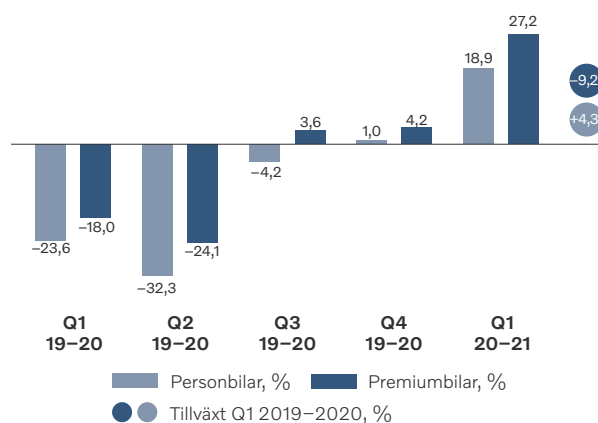


Premiumsegmentet har under de senaste åren haft en relativt starkare tillväxt än den totala personbilsmarknaden. Den globala försäljningsvolymen för personbilar i premiumsegmentet ökade från 10,3 miljoner bilar 2016 till 11,6 miljoner 2019, men minskade till 10,6 miljoner bilar 2020 på grund av covid-19-pandemin. Premiumsegmentet uppvisade en CAGR på 3,9 procent mellan 2016 och 2019, medan den totala personbilsmarknaden minskade med 1,2 procent under samma period. Premiumsegmentet minskade med 8,2 procent från 2019 till 2020, medan den totala personbilsmarknaden minskade med 14,7 procent. Premiumsegmentet beräknas växa med 13,4 procent 2021 jämfört med 2020, medan den totala marknaden beräknas växa med 12,6 procent.

#### Bevisad motståndskraft

Trots att den totala personbilsmarknaden minskade med 32,3 procent under det andra kvartalet 2020 jämfört med det andra kvartalet 2019 minskade premiumsegmentet bara med 24,1 procent under samma period. Under det första kvartalet 2020 stod premiumbilar för 14,8 procent av den totala marknaden. Premiumsegmentets andel av den totala marknaden ökade till 16,2 procent följande kvartal. Sammantaget visade premiumsegmentet större motståndskraft under covid-19-pandemin än den totala bilmärknaden.

I nedanstående diagram redovisas kvartalsvis tillväxt på den totala personbilsmarknaden och på premiummarknaden från det första kvartalet 2019 till det första kvartalet 2021.



Premiumsegmentets starka utveckling på personbilsmarknaden förväntas fortsätta, med en beräknad försäljning på 14,9 miljoner bilar 2025, vilket motsvarar en CAGR på 5,4 procent räknat från 2021. Detta kan jämföras med en CAGR på 4,2 procent för den totala marknaden under samma period. Den stadiga ökningen av marknads efterfrågan förväntas stärka biltillverkarnas intresse för den lukrativa premiummarknaden och bidra till lansering av flera nya modeller under perioden samt till snabba initiativ för att förskjuta marknaden mot elbilar.



S90

Bland de regionala marknaderna för personbilar i premiumklassen förväntas Europa ha den snabbaste tillväxten under prognosperioden 2021–2025, med en CAGR på 7,6 procent, följt av resten av världen på 6,5 procent. Europas höga tillväxt drivs av initiativ för att förskjuta marknaderna mot elbilar, medan tillväxten för resten av världen främst tillskrivs ökande efterfrågan på premiumbilar från konsumenter på flera utvecklingsmarknader, som Indien, Sydostasien och Mellanöstern.

Kina, den största marknaden för premiumbilar 2020, förväntas bibehålla sin kraftiga tillväxt, om än i långsammare takt, när marknaden mognar. Europa förväntas vara den största marknaden inom premiumsegmentet 2025.

### Konkurrenssituation

Globalt, rankade efter försäljningsvolym 2020, var de fem främsta personbilsvarumärkena i premiumklassen Mercedes-Benz, BMW, Audi, Volvo och Lexus. De fem största varumärkena stod tillsammans för 65,0 procent av marknaden. Tesla är en konkurrent att notera bland de 10 i topp – som slår sig in enbart baserat på sitt elbilsubud.

Nedanstående tabell visar marknadsandelen för de 10 största konkurrenterna på premiummarknaden 2020 och deras respektive marknadsandelar 2016 och 2020, globalt och uppdelat per region.

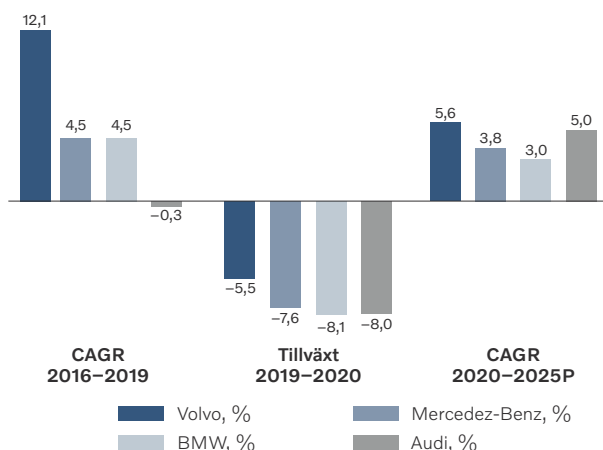
För att uppfylla stränga utsläppsregler och konsumenternas övergång till premiumfordon skiftar tillverkare av premiumbilar fokus från högpresterande fordon till lyxiga elbilar och hybridfordon, typiskt sett med en hög nivå av uppkoppling, lyx och digitala funktioner. Delvis på grund av den växande närvaron av Tesla – trendsättaren bland elbilar och uppkopplade bilar på den globala premium-marknaden för personbilar – accelererar biltillverkarna sin strävan efter att lansera flera eldrivna modeller. För att underhålla sina ambitiösa tillväxtplaner för elbilar investerar tillverkare av premiumbilar som Mercedes-Benz, BMW, Audi och Volvo Car Group kraftigt i teknik och produktionsanläggningar för batterier. Volvo Car Group anpassar övergången till elektrifiering med hållbarhet i fokus och har också stärkt sin elbilspportfölj ytterligare genom att erbjuda ett elalternativ för alla bilmodeller (se "Verksamhetsbeskrivning–Volvomodeller" och "Verksamhetsbeskrivning–Produktutveckling–Motorarkitektur–Elektrifiering").

Jämfört med de tre främsta aktörerna inom premiumsegmentet (Mercedes-Benz, BMW och Audi) har Volvo Car Group konsekvent visat en högre omsättningstillväxt från och med 2014 till och med tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021.<sup>5</sup> Volvo Car Group överträffade de tre främsta aktörerna från 2016 till 2020 genom att uppnå bilindustrins högsta CAGR sett till försäljningsvolym mellan 2016 och 2019 och uppvisa högre motståndskraft i volymtillväxt mellan 2019 och 2020 under covid-19-pandemin.

Globalt	Mercedes-Benz	BMW	Audi	Volvo	Lexus	Tesla	Cadillac	Land Rover	MINI	Porsche
2016	18,7%	17,8%	17,2%	4,9%	5,8%	0,7%	3,0%	3,7%	3,4%	1,8%
2020	19,1%	18,2%	15,2%	6,3%	6,2%	4,2%	3,5%	2,8%	2,6%	2,0%
Kina	Mercedes-Benz	BMW	Audi	Lexus	Cadillac	Volvo	Tesla	Porsche	Land Rover	Lincoln
2016	21,2%	21,2%	26,2%	4,9%	5,6%	4,0%	0,5%	2,7%	4,6%	1,5%
2020	22,7%	22,1%	20,7%	6,8%	6,7%	6,1%	4,2%	2,3%	2,2%	1,9%
USA	Mercedes-Benz	BMW	Lexus	Audi	Tesla	Acura	Cadillac	Volvo	Lincoln	Land Rover
2016	15,5%	13,9%	14,8%	9,4%	1,8%	7,1%	7,6%	3,7%	5,0%	3,3%
2020	13,6%	13,6%	13,4%	9,1%	8,3%	6,6%	6,3%	5,4%	5,1%	4,0%
Europa	Mercedes-Benz	BMW	Audi	Volvo	MINI	Land Rover	Tesla	Lexus	Porsche	Jaguar
2016	23,2%	23,0%	22,9%	7,8%	5,6%	4,6%	0,4%	1,9%	1,6%	1,8%
2020	24,2%	23,0%	19,9%	9,6%	5,5%	3,8%	3,1%	2,2%	2,0%	1,6%
ROW	Mercedes-Benz	BMW	Audi	Lexus	Volvo	MINI	Tesla	Porsche	Land Rover	Cadillac
2016	11,0%	8,9%	5,0%	4,4%	1,5%	2,4%	0,1%	0,7%	1,3%	0,8%
2020	10,5%	8,1%	4,3%	4,1%	2,3%	2,2%	1,8%	1,0%	1,0%	0,8%

<sup>5</sup>) Baserat på omsättning i enlighet med deras årsredovisningar och delårsrapporter.

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade volymtillväxten för de viktigaste tillverkarna av personbilar i premi-umklassen globalt under perioderna 2016–2019, 2019–2020 och 2020–2025.



### Branschtrender och drivkrafter för långsiktig marknadstillväxt

Nedan följer en sammanfattning av branschtrender och drivkrafter som påverkar den långsiktiga marknadstillväxten på den totala personbilsmarknaden. De sistnämnda trenderna "Den kinesiska marknadens betydelse inom premiumsegmentet" och "Ökande intresse för SUV-modeller i premiumsegmentet" är trender som är särskilt relevanta för premiumsegmentet.

- **Demografiska förändringar och förändringar i konsumentpreferenser:** Yngre generationer anses ha högre köpkraft och vara relativt snabba att acceptera nya produkter och ny teknik på grund av sin höga inkomstnivå och upplevelseorienterade livsstil. De tenderar att föredra bilar med avancerad teknik och hög komfort, vilket ökar efterfrågan på personbilar i premiumklassen. Unga kunder tenderar också att ha större miljömedvetenhet och är ofta proaktiva i att ta till sig miljövänlig bilteknik. Detta driver efterfrågan på elbilar och andra bilar med låga utsläpp.
- **Förändrade miljökrav:** Regeringar världen över uppmanar och stöder såväl aktörer inom bilindustrin som bilköpare i övergången till utsläppsnåla och utsläppsfria bilar. Många europeiska länder har tagit initiativ för att minska utsläppen från bilar. Länder som exempelvis Storbritannien och Tyskland försöker förbjuda försäljning av bilar med förbränningsmotor från 2030 och andra länder planerar att införa liknade förbud senast 2035 eller 2040. EU:s senaste koldioxidförordning erbjuder en stimulansmekanism för utsläppsfria och utsläppsnåla fordon (Eng. *Zero- and low-emission vehicles*, "ZLEV"). USA:s regering har också deklarerat sin avsikt att den amerikanska marknaden ska ha en 50-procentig andel utsläppsfria bilar 2030 och Asiens mera utvecklade ekonomier planerar att anta liknande bestämmelser inom kort. Kina har som mål att elbilar ska utgöra 50 procent av försäljningen av nya bilar 2035. Kina, Frankrike, Spanien, Italien och Storbritannien erbjuder subventioner och incitament för elbilsköpare.

- **Elektrifiering av bils drivlinor:** För en detaljerad beskrivning av elektrifiering, se "–Elektrifiering" nedan.
- **Uppkoppling och digitalisering:** För en detaljerad beskrivning av uppkoppling och digitalisering, se "–Uppkoppling och digitalisering" nedan.
- **Självkörande bilar:** För en detaljerad beskrivning av autonoma bilar, se "–Autonoma bilar" nedan.
- **Delade och mer flexibla former av mobilitet:** För en detaljerad beskrivning av delade och mer flexibla former av mobilitet, se "–Delade och flexibla former av mobilitet" nedan.
- **Ändrade ägandemodeller:** En växande andel av bilköparna väljer elbilar eller premiumbilar med låga utsläpp. Bakom denna trend ligger flera faktorer, bland andra utsläppsregleringar, statliga incitament och miljöhänsyn. Yngre kunder tenderar att betona bilens upplevelsevärde framför ägandet och tenderar också att föredra premiumbilar med låga utsläpp. Biltillverkare erbjuder därför kunderna flexibla alternativ för bilanvändning, som leasing och abonnemang i stället för inköp – särskilt när det gäller elbilar och premiumbilar. Därför är dessa bilar också de mest eftertraktade bland leverantörer och användare av delade mobilitetstjänster.
- **Innovationer inom bilhandeln efter pandemin:** Covid-19-pandemin har påskyndat en omställning inom bilhandeln. Kunderna har i allt högre grad övergått till onlinehandel, och det gäller även bilköpare. Denna trend förväntas öka marknadsandelen "direktförsäljning" av personbilar under de kommande två till tre åren och den förväntas utvecklas till att bli en bestående drivkraft för optimerade handelslösningar online, tvärs över olika digitala plattformar.
- **Den kinesiska marknadens betydelse inom premiumsegmentet:** Kina, världens för närvarande största personbilsmarknad, var också den största marknaden för personbilar i premiumklassen 2020 och stod för cirka 32,3 procent av den globala premiummarknaden. 2020 såldes 3,4 miljoner personbilar i premiumklassen i Kina och enligt prognosen kommer 4,5 miljoner bilar att säljas 2025. Premiumsegmentet på den kinesiska personbilsmarknaden uppvisade en CAGR på 11,8 procent från 2016 till 2019, att jämföras med den kinesiska marknadens nedgång på 3,5 procent under samma period. Premiumsegmentet i Kina förväntas uppvisa den snabbaste tillväxten bland alla marknadssegment i Kina under perioden 2020 till 2025, med en CAGR på 5,7 procent. Den totala tillväxten på den kinesiska marknaden förväntas bli 5,4 procent under samma period.
- **Ökande intresse för SUV-modeller i premiumsegmentet:** Mellan 2016 och 2020 ökade andelen SUV:ar av den globala personbilsförsäljningen från 21,2 procent till 30,9 procent. Under samma period ökade andelen SUV:ar av personbilsförsäljningen i premiumklassen från 31,8 procent till 41,9 procent, vilket tyder på en stark marknadsförskjutning mot SUV:ar i premiumklassen. I Kina, som är den största enskilda nationella marknaden med 32,3 procent av den globala försäljningen av personbilar i premiumklassen 2020, bidrog SUV-modeller med 45,2 procent av försäljningen. I USA, som är den näst största enskilda nationella marknaden med 19,2 procent av den globala försäljningen av personbilar i premiumklassen 2020, bidrog SUV-modeller med 54,9 procent av försäljningen. Trenden med en ökande andel SUV:ar förväntas fortsätta, både inom den globala personbilsmarknaden och inom premiumsegmentet.



### Sammanfattning av de viktigaste trenderna

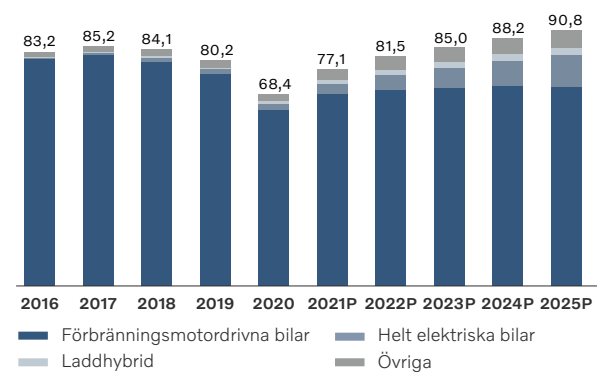
Var och en av trenderna som beskrivits ovan har en specifik inverkan på den globala personbilsmarknaden. Oftast kompletterar och förstärker dessa trender varandra och får därmed större genomslagskraft. De demografiska förändringarna driver till exempel ändrade ägandemönster, som i sin tur driver förändringar i miljökrav och lagstiftning. Tillsammans främjar dessa trender elektrifiering av bilar och stöder en kontinuerlig förskjutning av personbilsmarknaden mot premiumbilar och elbilar. På samma sätt stärker uppkoppling och digitalisering tillväxten av autonoma bilar och delad mobilitet. Dessa trender förväntas att öka efterfrågan på nya personbilar, förändra affärsmodeller och bredda intäktsmixen för biltillverkare och andra intressenter i värdekedjan i bilindustrin.

### Elektrifiering

#### Marknadssegmentering

Bilmarknaden kan delas in i följande typer av drivlinor: förbränningsmotorer, helt elektriska bilar, laddhybrider och "övriga". Om inget annat anges inkluderar bilar med förbränningsmotor även milda hybridbilar (Eng. *mild-hybrid electric vehicles*, "MHEV"). Helt elektriska bilar inkluderar endast helt elektriska bilar. Laddhybrider inkluderar endast laddhybrider, "övriga" inkluderar elbilar med stor räckvidd (Eng. *extended-range electric vehicles*, "EREV"), bränslecells-bilar (Eng. *fuel cell electric vehicles*, "FCEV") hybridbilar (Eng. *hybrid electric vehicles*, "HEV") och laddbara bränslecells-bilar (Eng. *plug-in fuel cell electric vehicles*, "PFCEV").

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade globala försäljningsvolymen i miljoner bilar fördelad på drivlinetyper från 2016 till 2025.



### Viktiga drivkrafter

De viktigaste drivkrafterna för en ökande andel helt elektriska bilar och laddhybrider anges nedan.

- **Luftkvalitetskrav och lagstadgade utsläppskrav:** Bränsleekonomi och krav på rening av avgasutsläpp från fordon är några av de viktigaste drivkrafterna bakom elektrifiering av drivlinor.

- **Konsumenternas medvetenhet om och intresse för elbilar:** Försäljningen av elbilar har ökat på vissa marknader på grund av konsumenternas ökande medvetenhet om deras hållbarhet och miljöfördelar.
- **Industrins investeringar och åtaganden:** Biltillverkarnas satsningar på e-mobilitet beräknas uppgå till 300 miljarder USD under de närmaste åren.
- **Batteriteknik och framsteg inom tillverkning:** När det gäller batteriproduktion fanns det mer än 200 GWh installerad kapacitet i juni 2021 för e-mobilitetsprodukter och över 40 batterifabriker har planerats globalt för att öka stordriftsfördelarna och tillgodose den ökande efterfrågan på elektrifiering.
- **Förbättrad infrastruktur för laddstationer:** Under de senaste fem åren har de offentliga laddningsnätverken i ökande grad börjat tillämpa likströmsladdning med hög effekt. Detta minskar tiden för att fullständigt ladda ett batteri i en elbil från timmar till minuter.

### Viktiga begränsningar

De viktigaste begränsningarna för en ökande andel helt elektriska bilar och laddhybrider anges nedan.

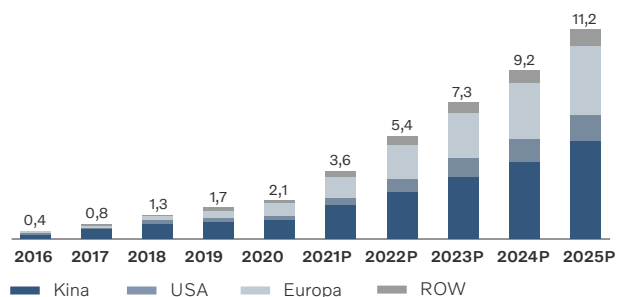
- **Flaskhalsar i leverantörskedjan:** Den ökade efterfrågan på elektroniskt innehåll kommer att belasta de befintliga leverantörskedjorna, som redan står inför den stora utmaningen att accelerera verksamheten för att möta den ökande efterfrågan.
- **Tillgång till kompetent arbetskraft:** De branschspecifika färdigheter som krävs, och som är anpassade till dagens mjukvara, elektronik och andra tillhörande tjänster, kan vara svåra att uppbibriga.
- **Initialkostnader:** Även om driftskostnaderna för en helt elektrisk bil är lägre än för en bil med förbränningsmotor är initialkostnaderna för en helt elektrisk bil för närvarande högre än för en bil med förbränningsmotor. Denna kostnadsdifferens i initialskedet förväntas dock minska med tiden, men till dess att kostnadsparitet kan uppnås organiskt måste regeringarna fortsätta ge stöd i form av subventioner och incitament.
- **Skapa ett ekosystem för elbilar:** Reglering av nätinfrastrukturen och uppbyggnad av ett landsomfattande laddningsnätverk är avgörande för att stödja utvecklingen av ett robust ekosystem för elbilar.
- **Luckor i infrastrukturen för laddstationer:** Det behövs ett mycket tätare nätverk av offentliga laddstationer än vad som erbjuds idag.

### Historiska och prognostiserade tillväxttakter för helt elektriska bilar och laddhybrider

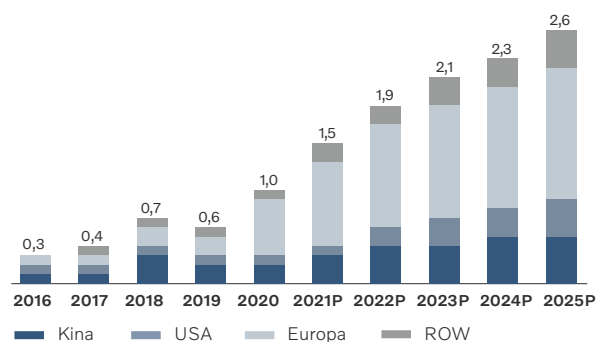
Den globala marknaden för helt elektriska bilar och laddhybrider har nästan trefaldigats under de senaste tre åren, från 1,2 miljoner bilar 2017 till 3,2 miljoner 2020. Marknaden beräknas nå 13,7 miljoner sålda bilar 2025, med Kina och Europa som delmarknaderna med högst elektrifieringsgrad. Enligt New Energy Vehicles Technical

Roadmap 2.0 förväntas Kina, på grund av regeringens riktlinjer, behålla sin position som den största marknaden för helt elektriska bilar, med en beräknad produktion av 5,2 miljoner bilar 2025. Till-sammans med tillväxten för helt elektriska bilar förväntas Europa dominera adoptionen av laddhybrider och stå för 53,3 procent av den globala marknadsandelen, med uppskattningsvis 1,4 miljoner bilar 2025. Totalt sett förutses segmentet helt elektriska bilar få accelererad tillväxt och leda den totala elbilsmarknaden med en global penetration på 12,3 procent, medan tillväxten av laddhybrider troligen planar ut närmare 2025.

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade försäljningsvolymen i miljoner bilar för helt elektriska bilar från 2016 till 2025, fördelad på regioner.



Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade försäljningsvolymen i miljoner bilar för laddhybrider från 2016 till 2025, fördelad på regioner.



Flera biltillverkare har offentliggjort sina elektrifieringsambitioner. Enligt de mål som har fastställts av ledande biltillverkare som nämns i tabellen nedan förväntas deras utbud av helt elektriska bilar nå 8,1 miljoner sålda bilar per år vid 2025. Dessa biltillverkares planer representerar ambitiösa milstolpar. I realiteten kan det dock hända att dessa mål inte uppnås helt, på grund av externa utmaningar, till exempel bristen på laddningsinfrastruktur, otillräckliga statliga incitament, flaskhalsar i råvaruleverantörskedjan och begränsningar i tillverkningskapaciteten.



V90

Nedanstående tabell visar utvalda biltillverkares offentliggjorda mål avseende elbilar på global nivå och Frost & Sullivans prognoser av

respektive tillverkares elbilsförsäljning och andel av total årlig elbilsförsäljning 2025.

Biltillverkare	Bilmärken	Offentliggjort mål för elbilar globalt	Datum för offentliggörande	Frost & Sullivans prognosticerade årliga försäljningsvolym för helt elektriska bilar (2025)	Frost & Sullivans prognosticerade försäljning av helt elektriska bilar i % av den årliga bilförsäljningen (2025)
BMW Group	BMW, MINI, Rolls-Royce	Leveranser av elbilsmodeller ska växa med mer än 50 procent årligen senast 2025	17 mars 2021	0,4 miljoner	13 %
Daimler	Mercedes-Benz, Smart	Försäljningen av helt elektriska bilar beräknas öka till 15–25 procent av den totala försäljningen (räknat i antal bilar) 2025, beroende på kundernas preferenser och utvecklingen av offentlig infrastruktur	6 oktober 2020	0,5 miljoner	20 %
Ford Group	Ford, JMC, Lincoln	Förväntar sig att 40 procent av den globala försäljningsvolymen ska vara helt elektriska bilar 2030	26 maj 2021	0,5 miljoner	12 %
GM	Brightdrop, Buick, Cadillac, Chevrolet, Cruise, GMC, Ravon	GM har som målsättning att sälja fler än en miljon elbilar per år senast 2025	16 juni 2021	1 miljon <sup>1)</sup>	19 %
Hyundai Motor Group	Genesis, Horki, Hyundai, IQNIQ, Kia	Hyundai Motor Group planerar att introducera 23 helt elektriska bilm modeller och sälja 1 miljon helt elektriska bilar över hela världen 2025.	2 december 2020	1 miljon <sup>2)</sup>	15 %
Nissan Motor Corporation	Infiniti, Nissan	Nissan Motor Corporation har som målsättning att uppnå koldioxidneutralitet över hela företagets verksamhet och i produktlivscykeln senast 2050. Som ett led i arbetet ska varje nytt Nissan-fordon som erbjuds i nyckelmarknader vara eldrivet i början av 2030-talet.	27 januari 2021	n/a	n/a
Volvo Car Group	Volvo	Vid mitten av decenniet är Volvo Car Groups ambition att uppnå en global försäljning på 1,2 miljoner bilar, där minst hälften av försäljningen består av helt elektriska bilar.	27 maj 2021	0,6 miljoner <sup>3)</sup>	50 % <sup>3)</sup>

1) Utgörs av General Motors offentliggjorda måltuttalande.

2) Utgörs av Hyundai Motor Groups offentliggjorda måltuttalande.

3) Utgörs av Volvo Car Groups ambitioner för mitten av decenniet (se "Verksamhetsbeskrivning–Ambitioner för mitten av decenniet").

Transport and Environments ("T&E")<sup>6</sup> beredskapsindex för elbilar mäter i vilken grad biltillverkare är förberedda för omställningen till elektrifiering. Indexet bedömer och jämför tio biltillverkare som tidigare varit fokuserade på att producera bilar med förbränningsmotor. Beredskapsindexet för elbilar tar hänsyn till kvantitativa uppgifter från tillverkningen, biltillverkarnas offentligt tillkännagivna försäljningsmål och en bedömning av tillverkarnas marknadsstrategier för att nå sina respektive mål, särskilt elbilsarkitektur som plattformar, teknikmix, åtgärder inom batteritillverkning och leverantörskedjor samt laddningsinfrastruktur.<sup>7</sup>

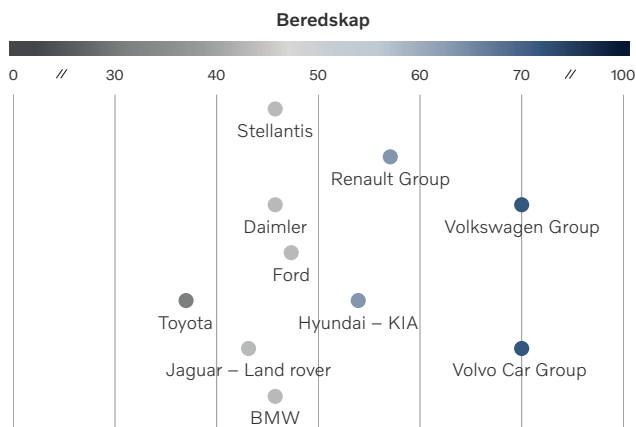
Beredskapsindexet för elbilar utgörs av 100 poäng jämnt fördelat på två kriterier: ambition för helt elektriska bilar och marknads-

strategi. Ambitionskriteriet för helt elektriska bilar (50 poäng) beräknar försäljningsambitioner för helt elektriska bilar under decenniet, inklusive andelen sålda elbilar under 2020, andelen helt elektriska bilar i produktmixen 2025 och biltillverkarnas offentliga redogörelser för försäljning av helt elektriska bilar 2030, eller IHS Markits andel av produktionen när inget tydligt mål gällande helt elektriska bilar har bestämts. Ambitionerna för 2030 poängsätts genom att räkna ihop poängen för 2020 och 2025. Marknadsstrategikriteriet (50 poäng) är en kvalitativ värdering av biltillverkares strategier, inklusive uttalanden inom olika områden som europeiska batteritillverkningsanläggningar (max 20 poäng), användandet av en plattform tillägnad helt elektriska bilar (max 20 poäng) eller stöd för installationen av laddningsinfrastruktur för elbilar (max 10 poäng).<sup>7</sup>

6) T&E är en oberoende pan-europeisk organisation, utan politisk anknytning eller vinstsyfte, med vetenskaps- och utbildningsmål.

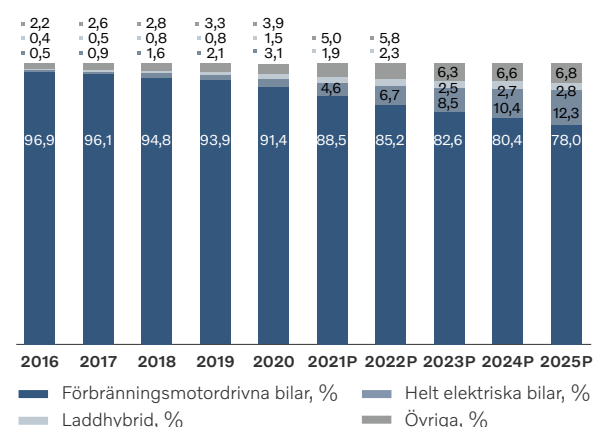
7) Transport & Environment (2021). *Promises, but no plans.*

Diagrammet nedan visar resultaten från T&E:s beredskapsindex för elbilar (data från juni 2021<sup>8</sup>). Enligt T&E ligger Volkswagen Group och Volvo Car Group i framkant när det gäller omställning till elektrifiering bland de biltillverkare som ingår i analysen enligt tabellen nedan.<sup>9</sup>



Marknadspenetrationen för helt elektriska bilar och laddhybrider ökade från 2,8 procent 2019 till 4,7 procent 2020. Tillväxttrenden förväntas öka till 15,1 procents penetration 2025 med en försäljning på 13,7 miljoner bilar. Baserat på de stränga lagkraven och offentlig information från biltillverkare beräknas helt elektriska bilar leda försäljningen med 11,2 miljoner bilar 2025, vilket motsvarar 12,3 procent av den globala personbilsförsäljningen.

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade marknadsandelen för personbilar, fördelad på drivlinetyper, från 2016 till 2025.



**Marknaden för elbilar i premiumklassen**

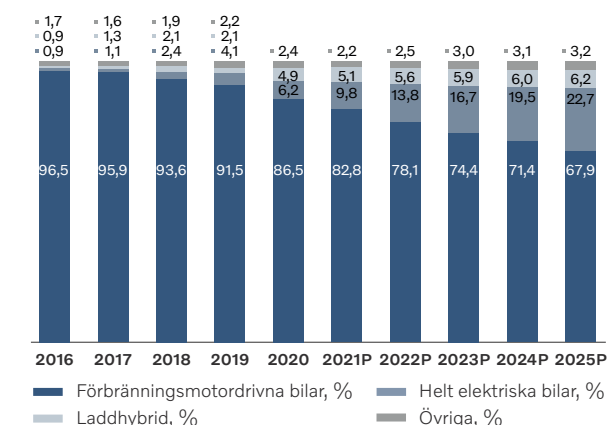
Den globala premiummarknaden för helt elektriska bilar och laddhybrider beräknas nå uppskattningsvis 4,3 miljoner sålda bilar 2025, innebärande en marknadsandel på 28,9 procent. Helt elektriska

<sup>8</sup>) Denna analys gjordes före Volvo Car Groups tillkännagivande om partnerskap med Northvolt.

<sup>9</sup>) Transport & Environment (2021). *Promises, but no plans.*

bilar beräknas stå för en betydande del av premiummarknaden med en marknadsandel på 22,7 procent, vilket motsvarar 3,4 miljoner sålda bilar 2025. Laddhybrider beräknas stå för 6,2 procent, medan bilar med förbränningsmotor beräknas utgöra 67,9 procent av premiummarknaden 2025.

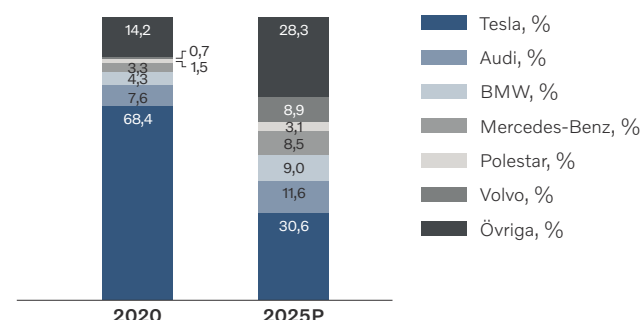
Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade marknadsandelen för personbilar i premiumsegmentet, fördelad på drivlinetyper, från 2016 till 2025.



**Marknaden för helt elektriska bilar i premiumklassen**

Premiummarknaden förväntas uppvisa en snabbare acceptans av helt elektriska bilar än marknaden som helhet. 2025 beräknas försäljningen av helt elektriska bilar utgöra 22,7 procent av premiummarknaden, medan den endast beräknas utgöra 12,3 procent av den totala marknaden. Marknaden för helt elektriska bilar i premiumklassen, som för närvarande domineras av Tesla, förväntas expandera med ett inflöde av nya plattformar för helt elektriska bilar och modeller från etablerade biltillverkare i premiumsegmentet, inklusive Volvo Car Group och nykomlingar på marknaden, som NIO och Polestar. Alla nya elektriska plattformar kommer att driva penetrationen av helt elektriska bilar i premiumsegmentet.

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade globala marknadsandelen för helt elektriska bilar i premiumklassen, fördelad på varumärken, 2020 och 2025. Diagrammet inkluderar de olika typerna av helt elektriska bilar: helt elektriska bilar, FCEVs och PFCEVs. FCEVs och PFCEVs marknadsandel är dock nära noll både 2020 och 2025.



2025 beräknas Volvo Car Group och Polestars marknadsandel vara 8,9 respektive 3,1 procent. Volvo Car Groups prognostiserade marknadsandel för helt elektriska bilar 2025, som framgår av diagrammet ovan, bygger på antagandet att Volvo Car Group kommer att sälja cirka 300 000 helt elektriska bilar. Volvo Car Groups ambition för mitten av decenniet är däremot en försäljningsvolym på 600 000 helt elektriska bilar (se ”*Verksamhetsbeskrivning–Ambitioner för mitten av decenniet*”). Därför kan prognosen på 300 000 helt elektriska bilar betraktas som försiktig.

#### Nya bilmärken inriktade på helt elektriska bilar

Det finns en växande trend av nya bilmärken inriktade på helt elektriska bilar som främst är inriktade på premiumsegmentet för elbilar. Vissa av dessa nya biltillverkare kan ha begränsade distributionsnät och tillverkningsinfrastruktur och ha närvaro i bara ett eller två länder.

Även om dessa bilmärken förväntas växa snabbt under de närmaste åren antas de uppnå små försäljningsvolym och förbli marginella konkurrenter i segmentet. Exempel på sådana företag är Rivian, Byton och Lucid. Dessutom omvandlar många traditionella biltillverkare sina befintliga premiummärken till oberoende enheter som uteslutande fokuserar på elbilar i premiumklassen. Sådana bilmärken kan utnyttja etablerad marknadsnärvaro och komplettera sitt moderbolags produktportfölj i premiumsegmentet för att låta försäljningsvolymerna växa snabbt. Polestar är ett typiskt exempel. Andra exempel på bilmärken inriktade på helt elektriska bilar i premiumsegmentet är bland annat Tesla, Rivian och Byton.

Nedanstående tabell visar Frost & Sullivans prognos för försäljning i antal bilar, tillväxt och marknadsfokus för framstående bilmärken inriktade på helt elektriska bilar 2020–2025.

Nya bilmärken inriktade på helt elektriska bilar	Börsvärde (1 Juli 2021, miljarder USD) <sup>1)</sup>	Antal sålda bilar 2020	Prognos antal sålda bilar 2025	Geografiska marknader med försäljning av helt elektriska bilar 2020–2025
Polestar	N/A	9 849	105 955	USA, Europa, Kina
Rivian	N/A	0	42 709	USA
Lucid	N/A	0	30 142	USA, Europa
Nio	83	44 493	136 418	Kina
Li Auto	31	32 624	83 997	Kina
Xpeng	41	27 092	70 580	Kina

1) Factset per den 1 juli 2021.

#### Batterimarknaden och teknikutvecklingen

Under det senaste årtiondet har tekniken kring litiumjonbatterier mognat och den ökade celltillverkningen i kommersiell skala har lett till kostnadsminskningar och förbättring av elbilarnas batteriprestanda.

Banbrytande tekniska genombrott har påskyndat tillverkningen i kommersiell skala för att möta efterfrågan på litiumjonceller i elbilar. 2010 installerades cirka 160 MWh litiumjonbatterier i elbilar. 2020 installerades omkring 140 GWh batterikapacitet i elbilar, och efterfrågan väntas öka kraftigt. 2025 beräknas den installerade kapaciteten uppgå till totalt 1,2 TWh, med en prognos på över 100 tillverkningsanläggningar för litiumjonceller och batterier globalt. För närvarande finns cirka 60,0 procent av anläggningarna i Kina, men Europa håller på att växa till ett centrum för produktion av litiumjonceller. Europeiska kommissionen lanserade 2017 European Battery Alliance för att uppmuntra batteritillverkare att etablera produktionsanläggningar i regionen. Därför förväntas det finnas omkring 22 batteritillverkare i Europa 2025.

För att accelerera produktionen av elbilar i premiumsegmentet har Volvo Car Group etablerat en fabrik för montering av fordonsbatterier i Gent, Belgien och i Luqiao, Kina. Planen är att utöka tillverkningsnätverket till South Carolina, USA. Dessutom tillkännagav Volvo Car Group den 21 juni 2021 ett partnerskap med Northvolt avseende forskning och utveckling, inköp av battericeller och en batterifabrik. Volvo Car Group har också slutit långsiktiga leverans-

avtal med CATL och LG Chem Ltd. Flera andra tillverkare av premiumbilar, däribland Tesla, investerar i egen celltillverkning, medan BMW och Daimler fokuserar på kärnkompetenser för batterimontering och äronmärker 10 miljarder EUR respektive 20 miljarder EUR för att säkra sin tillgång till battericeller från strategiska leverantörer.

För mer information om Volvo Car Groups elektrifieringsstrategi, se ”*Verksamhetsbeskrivning–Produktutveckling–Batterier*”.

#### Utveckling av laddningsinfrastruktur för att stödja e-mobilitet

I takt med att elbilsmarknaden utvecklas mot att erbjuda större batterier och bilar med högre prestanda, med ett utbud liknande det för dagens bilar med förbränningsmotor, blir tillgången till offentlig laddningsinfrastruktur nästa pelare för att stödja en positiv kundupplevelse. Detta gäller såväl för att möjliggöra omfattande mobilitet som för att tillåta snabbare laddning än vad som är möjligt i hemmet. Sistnämnda aspekt är särskilt relevant på marknaden för premiumbilar och påverkas av de positiva erfarenheterna från Teslaförarna och deras användning av företagets dedikerade ”supercharger”-nätverk. Den fragmenterade tillväxten på marknaden för offentliga laddstationer och den ökande variationen av märkesspecifika nätverk skapar dock hinder för elbilsförare. Det krävs flera olika konton för att få tillgång till dessa nät, som har olika geografisk täckning och olika prisstrukturer. Detta gör laddning i offentliga system besvärlig, särskilt jämfört med den enkla betalmodellen



pay-as-you-go för att tanka bilar med förbränningsmotor. Marknadsaktörerna är medvetna om denna fråga och är nu inriktade på att förbättra kompatibiliteten genom partnerskap mellan stora nätooperatörer. Detta ger förare tillgång till ett större nätverk med flera leverantörer, med ett enda abonnemang och laddkort. Andra operatörer eftersträvar helt öppna modeller där förarna betalar per laddad energimängd. Här ligger fokus på bekvämlighet, snabb laddning och tillförlitlighet – vilka är viktiga konkurrensfördelar.

Lagstiftare i alla regioner, särskilt i Kina, är medvetna om sin centrala roll för att stödja denna marknad och säkerställa omfattande infrastruktur till rimliga priser och har åtagit sig att fortsätta att främja utbyggnad av infrastrukturen med hjälp av incitament och finansiering. USA:s regering har som mål att installera 500 000 nya laddare för elbilar 2030. Detta är det senaste exemplet på en direkt statlig åtgärd. EU har också satt upp mål för 1 miljon offentliga laddstationer 2025 och 3 miljoner 2030.

#### **Biltillverkarnas strategier kring framtida plattformar för elbilar**

Den exponentiellt ökande försäljningen av helt elektriska bilar – 280 procent på tre år med över 2 miljoner sålda bilar 2020 – är ett starkt bevis på populariteten för helt elektriska bilar. För att dra nytta av den ökande efterfrågan på elbilar planerar biltillverkarna att lansera cirka 290 helt elektriska bilmodeller mellan 2021 och 2025.

Fram till nyligen har flera biltillverkare använt konventionella plattformar och multienergiplattformar som bas för att erbjuda helt elektriska bilar. Problemet med att använda konventionella plattformar är att det krävs mycket tid, ansträngning och pengar för att komplettera plattformen med batterier, motorer och tillhörande komponenter. Multienergiplattformar har inneboende konstruktionsbegränsningar som gör dem olämpliga som bas för flera olika helt elektriska bilmodeller. Detta angreppssätt ger ökade tillverkningskostnader per bil, vilket återspeglas i prissättningen. Eftersom konsumenternas betalningsvilja för närvarande minskar är detta inte en lönsam affärsidé. Kostnadsökningen blir större för bilar i segmenten premium och super-premium eftersom tillverkningsvolymerna är lägre. Dessutom medför bilindustrins övergång till uppkoppling, autonom körning, delad mobilitet och elektrifiering en helt ny uppsättning utmaningar för biltillverkare när det gäller att skala kraven på både hård- och mjukvara. Detta accentuerar behovet av en dedikerad plattform.

I denna verklighet står det klart för biltillverkare att dedikerade plattformar för elbilar på sikt minskar kostnaderna och minimerar ansträngningen för utvecklingen av nya produkter, eftersom många komponenter kan standardiseras och användas oförändrade i de olika bilsegmenten. Dedikerade plattformar för elbilar ger större flexibilitet när det gäller batterikapacitet, räckvidd, prestanda, utrymmes användning och frihet att skapa flera karosstyper och bilsegment. Den andra stora fördelen med att använda en dedikerad plattform är att biltillverkare kan effektivisera monteringsprocessen, med besparingar i investeringar.

Trots de många fördelarna med dedikerade plattformar för elbilar är den största utmaningen för biltillverkarna att täcka de stora investeringar som krävs för att utveckla en ny plattform, särskilt med tanke på osäkra volymprognoser för elbilar. Många biltillverkare är ovilliga att ta det steget på egen hand, utan förlitar sig på partnerskap med andra biltillverkare och leverantörer för gemensam

plattformsutveckling. I takt med att branschen i allt högre grad överger förbränningsmotorn kan biltillverkare med dedikerade plattformar för elbilar säkerställa lönsamhet genom standardisering och samutnyttjande av komponenter, lägre forsknings- och utvecklingskostnader och ökade stordriftsfördelar genom att licensiera sin plattform till andra aktörer.

För mer information om Volvo Car Groups elektrifieringsstrategi, se *”Verksamhetsbeskrivning–Produktutveckling–Motorarkitektur–Elektrifiering”*.

### **Uppkoppling och digitalisering**

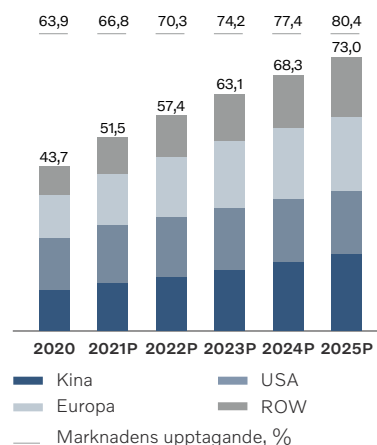
#### **Översikt**

Uppkopplade bilar omfattar bilar utrustade med internetuppkoppling via inbyggda telematikstyrenheter eller smarttelefoner, som möjliggör kommunikation med enheter inuti och utanför fordonet i syfte att tillhandahålla tjänster som navigering, underhållning och service eller underhåll.

Förväntningarna från konsumenterna i generation Y (de som är födda mellan 1981 och 1994) och generation Z (de som är födda mellan 1995 och 2012) driver teknisk innovation och biltillverkarnas investeringar i uppkopplade bilar. Användbarheten för funktioner i bilar måste vara likvärdig med konsumentelektroniken. Detta orsakar en förskjutning av affärsmodellerna från hårdvara till mjukvara, något som möjliggörs av uppkoppling och digitalisering i bilen. Målet för biltillverkarna är att interagera digitalt med kunderna i varje steg av bilens livscykel, från inköp och service-/funktionsupptraderingar till underhåll, reparationer m.m. Dessa trender förklarar hur antalet uppkopplade bilar i världen förutses öka från 51,5 miljoner 2021 till 73,0 miljoner 2025.

#### **Nya marknadsmöjligheter, skapade av uppkopplade bilar**

Nedanstående diagram visar den faktiska och prognostiserade försäljningen i miljoner bilar fördelad per region från 2020 till 2025.



Med den förutsedda ökningen av antalet uppkopplade bilar från 66,8 procent av den totala bilförsäljningen 2021 till 80,4 procent 2025 kommer bilens infotainmentsystem och digitala funktioner kraftigt påverka kundernas framtida köpbeslut. Hur framgångsrika biltillverkarna blir på detta område beror på hur väl de lyckas inte-

grera användarnas digitala liv och preferenser med bilspecifika funktioner, som navigering och platsbaserade tjänster. Tidigare skulle de flesta biltillverkare ha tagit itu med dessa utmaningar på egen hand, men idag är partnerskap med startups och multinationella IT-företag vanligt förekommande. Detta ger utrymme för innovation i den uppkopplade bilen, som operativsystem, virtuella personliga assistenter, handel i bilen och over-the-air ("OTA")-

uppdateringar. En mjukvarudriven bil som kan leverera kontextberoende innehåll till användaren har kommit mycket närmare verkligheten. Förmågan att uppdatera mjukvara och firmware med hjälp av OTA-uppdateringar kommer skapa fundament för biltillverkare att generera nya betydande intäktsströmmar genom aktiveringen av funktioner på begäran (on-demand).

Nedanstående tabell visar utvalda bilmärkens OTA-kapacitet:

Bilmärke	Modeller	Kapacitet <sup>1)</sup>	Totalt antal genomförda fullständiga uppdateringar <sup>2)</sup>	Första genomförda fullständiga uppdateringen
Volvo	5	Fullständig	3	2021
Polestar	1	Fullständig	4	2020
Tesla	4	Fullständig	>274	2018
NIO	4	Fullständig	39	2018
Xpeng	2	Fullständig	23	2019
Li Auto	1	Fullständig	10	2020
Audi	8	Begränsad	N/A	N/A
Mercedes-Benz	4	Begränsad	N/A	N/A
BMW	3	Begränsad	N/A	N/A
Volkswagen	2	Begränsad	N/A	N/A

1) Fullständig kapacitet avser uppdateringar som påverkar hela fordonet, till exempel drivlina, avancerade förarsstödsystem och interiör. Begränsad kapacitet avser uppdateringar av specifika funktioner av fordonet såsom infotainment-system, körsystem och virtuell personlig assistent, men som inte omfattar hela mjukvaran.

2) Per den 8 juli 2021.

För mer information om Volvo Car Groups uppkopplingsstrategi, se "Verksamhetsbeskrivning–Produktutveckling–Uppkoppling".



## Självkörande bilar

### Översikt

Den globala marknaden för autonoma bilar genomgår en konsolidering efter en inledande intensiv tillväxtperiod. Detta beror på att fordonsindustrin nu prioriterar att öka användningen av elbaserad teknik genom hela värdekedjan i bilindustrin.

SAE International<sup>10</sup> avgränsar tekniken för autonom körning till fem standarder för kunder – ”Levels of Driving Automation”. Varje nivå beskriver i vilken grad bilen själv styr en åtgärd, från SAE Nivå 1 (partiell automation där mjukvaran hanterar en specifik bilfunktion, till exempel styrning eller bromsning) till SAE Nivå 5 (full bilautonomi).

Nedanstående tabell visar SAE Internationals respektive Frost & Sullivans definitioner av automationsnivåerna.

NIVÅ	①	②	③	④	⑤
SAE DEFINITION	Körläggesspecifikt utförande av ett förarassistanssystem för antingen styrning eller acceleration / inbromsning med förväntan att den mänskliga föraren kommer att utföra alla återstående aspekter av den dynamiska köruppgiften.	Körspecifikt utförande av ett eller flera förarassistanssystem för både styrning och acceleration / inbromsning med förväntan att den mänskliga föraren kommer att utföra alla återstående aspekter av den dynamiska köruppgiften.	Körläggesspecifikt prestanda av ett automatiserat kör-system för alla aspekter av den dynamiska köruppgiften med förväntan att den mänskliga föraren kommer att svara på lämpligt sätt på en begäran om att ingripa.	Körläggesspecifikt prestanda av ett automatiserat kör-system för alla aspekter av den dynamiska köruppgiften, även om den mänskliga föraren inte svarar på ett lämpligt sätt på en begäran om att ingripa.	Heltidsprestanda med ett automatiserat kör-system för alla aspekter av den dynamiska köruppgiften under alla vägar och miljöförhållanden som kan hanteras av en mänsklig förare.
F&S DEFINITION	En av kärnfunktionerna i fordonets funktion utförs av systemet medan den övervakas av föraren.	Två (eller flera) kärnfunktioner utförs av systemet medan de övervakas av föraren.	Under specifika driftsförhållanden styr systemet fordonet, föraren måste ingripa på begäran.	Systemet kan föra fordonet i säkerhet under automatiserat läge även om föraren inte ingriper på begäran.	Föraren är inte involverad, systemet kan styra fordonet på lämpligt sätt under alla driftsförhållanden.
FUNKTIONER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adaptiv farthållare</li> <li>Nödbromsning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fältcentrering &amp; adaptiv farthållare samtidigt</li> <li>Traffikstockningshjälp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stads/motorvägs-pilot med minimal förarintervention</li> <li>Trafikstockningschaufför</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokal förarlös taxi</li> <li>Helt automatisk parkering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Helt automatiserat fordon</li> </ul>
	2017	2018	2025	2030	

### Utblick

Marknaden för autonoma bilar på Nivå 3 och 4 förutses uppvisa måttlig tillväxt under de kommande fem åren, med en beräknad marknadsstorlek på 3,4 miljoner bilar 2025, vilket motsvarar 3,7 procent av den globala bilförsäljningen. Tillväxten förväntas drivas av partnerskap mellan städer och leverantörer av autonom teknik. Detta kommer att öppna vägen för autonoma taxibilar och förändrad reglering, som gör det möjligt för föraren att frikoppla sig från körningen och utan fara ägna sig åt annat.

Medan de potentiella riskerna med fullständigt autonom körning utreds av biltillverkare och lagstiftande organ utvecklas en övergångsteknik som inofficiellt definieras som Nivå 2+. Den nivån ger föraren ökat stöd och går delvis in i det autonoma området, men utan att helt frikoppla föraren från körningen. Fler än 115 000 bilar utrustade med denna teknik såldes under det första lanseringsåret 2020. Bilar med Nivå 2+ beräknas passera 11,1 miljoner nyförsäljningar 2025, med en förväntad CAGR på 149,0 procent från 2020 till 2025.

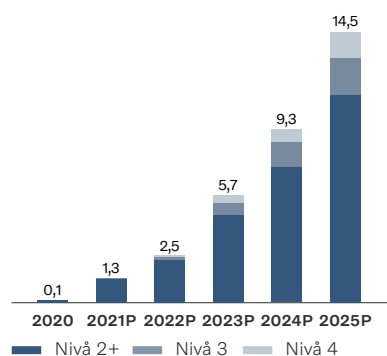
Autonom teknik har utvecklats med tillägg av flera funktioner för avancerade förarstödsystem som arbetar självständigt eller tillsam-

mans för att förbättra bilens säkerhet, komfort och bekvämlighet. Ett autonomt fordon på Nivå 3 använder cirka 25 sensorer, inklusive en LiDAR och mjukvara, för att uppfatta den omgivande miljön. Antalet sensorer förväntas öka till 30 och till mer än en LiDAR. Dessutom kommer central beslutsfattande mjukvara att införas i autonoma bilar på Nivå 4. Varje tillagd funktion för avancerade förarstödsystem ökar belastningen på elektroniska komponenter som sensorer, processorer och tillhörande mjukvara, vilket leder till att funktionsspecifika styrenheter införs och därmed till att bilens elektriska och elektroniska arkitektur ("E/E-arkitektur") blir mer komplex. Med tillkomsten av villkorad automation och hög automation omprövas befintlig E/E-arkitektur genom konsolidering av flera funktionsspecifika styrenheter i kraftfulla chipbaserade styrenheter som leder till zon- eller bilcentraliserad E/E-arkitektur. Utvecklingen mot en bilcentraliserad arkitektur i mjukvarudefinierade bilar driver på tillväxten av autonoma bilar på Nivå 3 och 4.

<sup>10</sup> SAE International, tidigare känt som Society of Automotive Engineers, är en organisation i USA som utvecklar standarder för ingenjörer inom olika branscher, inklusive bilindustrin.

Med tanke på en avvaktande acceptans av Nivå 4-bilar och stora tekniska hinder för att överbrygga klyftan mellan Nivå 4- och Nivå 5-segmenten förväntas ingen omfattande kommersialisering av Nivå 5-färdiga bilar under prognosperioden 2020 till 2025.

Nedanstående diagram visar faktisk och prognostiserad försäljning av autonoma bilar (miljoner), fördelade på nivå, från 2020 till 2025.



### Delade och flexibla former av mobilitet

Några av de viktigaste trenderna som driver tillväxten på marknaden för delad mobilitet är förändring av konsumenttrenderna från ägande till nyttjande, banbrytande teknikutveckling, innovation för att minska användningen av det offentliga rummet, resekostnader, restid och ökad miljömedvetenhet. Delad mobilitet är något som kompletterar privat bilägande och kollektivtrafik genom att möjliggöra bildelning och att resa gemensamt.

### Bildelning

#### Översikt

Bidelning är en av de snabbast växande modellerna för framtidens mobilitet. Bidelningsmarknaden kännetecknas av att bilanvändningen debiteras per minut. Bilar hyrs typiskt ut till registrerade offentliga användare och är avsedda att användas inom ett specifikt område. Bilarna används för korta resor i staden och dess omgivning. Den senaste tidens trender, särskilt i detta stadiet av pandemin, tyder dock på att kunderna också börjar hyra delade bilar för hela dagar eller flera dagar, vilket lockar leverantörer av bildelningstjänster att erbjuda attraktiva hyrpaket per dag/vecka.

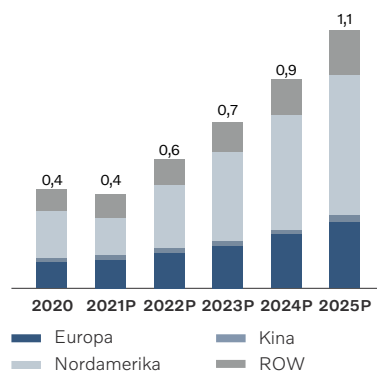
Bidelningslandskapet börjar förändras, och biltillverkare som Daimler och BMW trappar ned verksamheten i USA och Storbritannien, medan andra bildelningsaktörer ökar sin verksamhet. Tonvikten på elektrifiering inom bildelning har ökat, och fler än 20 bildelningsprogram baserade på elbilar har lanserats globalt under de senaste två åren.

Regeringar i hela världen har börjat skapa ett gynnsamt regelverk för att uppmuntra övergång från privat bilanvändning till delad mobilitet, vilket understödjer tillväxten för bildelning. I Tyskland har det tyska parlamentet till exempel godkänt en lag om bildelning som reglerar etablering av parkeringsplatser för bildelning i hela Tyskland. Rysslands huvudstad Moskva har en av världens största bildelningsflottor, med över 25 000 bilar. Tillväxten på denna marknad kan tillskrivas statligt stöd i form av operatörssubventioner för partiell återbetalning av leasingavgifter och låneräntor samt gynnsamma parkeringsbestämmelser.

### Utblick

Den globala bildelningsmarknaden förväntas växa med en CAGR på 20,3 procent mellan 2020 och 2025, från 55,5 miljoner användare 2020 till 140,0 miljoner 2025. Detta motsvarar en fordonspark på 1,1 miljon bilar vid utgången av 2025. Kina är en av de största bildelningsmarknaderna med över 27,8 miljoner medlemmar i bildelningstjänster 2020. 2025, då antalet användare förutses överstiga 72,0 miljoner, beräknas landet stå för 51,5 procent av den globala marknaden.

Nedanstående diagram visar faktiska och prognostiserade bildelningsflottor (miljoner bilar), fördelade på regioner, från 2020 till 2025.

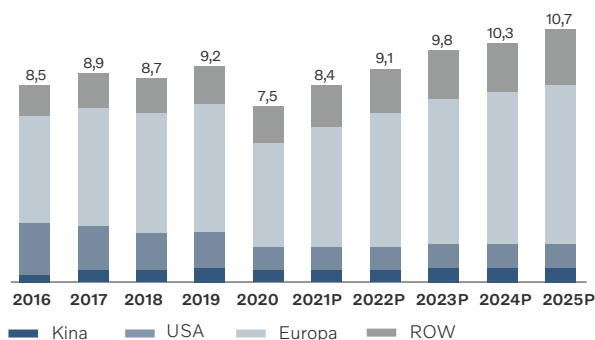


### Billeasing

Europa är den största marknaden för leasing med 4,4 miljoner bilar registrerade 2020. I Europa stod företagskunder för 69,3 procent av leasingmarknaden 2020 och det beräknas växa till 71,2 procent 2025. I jämförelse dominerar leasing direkt till konsument i USA och står för 81,3 procent av alla leasade bilar 2020. Kina är en annorlunda marknad jämfört med Europa och USA. I Kina är leasingsiffrorna nästintill försumbara på grund av den lokala preferensen för bilfinansiering, vilket är vinklat mot kredit- och kontantköp.

Antalet globalt leasade bilar väntas växa, bland annat till följd av övergången mot elbilar samt flexibla lösningar och anställningsförhållanden.

Nedanstående diagram visar det faktiska och prognostiserade antalet registrerade leasade bilar från 2016 till 2025, fördelat på region.



## Bilabonnemang

### Översikt

Bilabonnemang är en tjänst inriktad på delad mobilitet där en kund får tillgång till en bil, typiskt sett för en period mellan 1 och 24 månader, mot en återkommande avgift, med möjlighet att säga upp eller avsluta avtalet efter den första månaden. Det finns flera varianter av detta koncept på marknaden, alla med betoning på flexibilitet och korta avtalsperioder. Bilabonnemang överbrygger klyftan mellan traditionella hyrbilar och leasingbilar och representerar en sammanlänkning mellan olika modeller för bilanvändning som konkurrerar nära varandra på marknaden för flexibla lösningar, oavsett om det gäller långtidsuthyrning, korttidsuthyrning eller traditionella bilabonnemang. Till skillnad från leasing är bilabonnemangstjänster ofta digitala, har kortare minimikontraktslängder och erbjuder möjligheten att byta bil oftare.

Den fortsatta utvecklingen av marknaden för bilabonnemang kännetecknas av att nya abonnemangstjänster lanseras, särskilt av tredjepartsleverantörer (t.ex. teknikföretag) samtidigt som vissa biltillverkarprogram inom området avslutas (till exempel av BMW och Mercedes). Utvecklingen speglar ambitionen att rikta in sig på en kundbas med mer varierande mobilitetsbehov. Tredjepartsleverantörer tenderar att vara mer kundorienterade och tillhandahålla skräddarsydda kombinationer av fordonsalternativ, tjänster, avtals-tider och kilometerpaket.

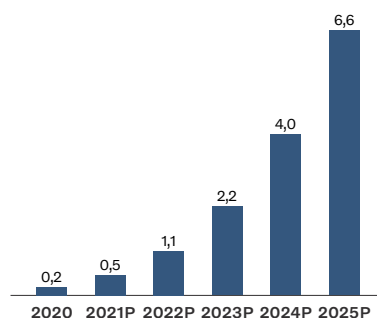
Under de senaste åren har företagets intresse för abonnemangstjänster ökat eftersom de är väl anpassade till behoven hos nyanställda eller tillfälligt anställda och även till säsongsbundna verksamheter. Detta förväntas locka leverantörer av bilabonnemang att inom den närmaste framtiden ta fram avgiftspaket för specifika affärssegmentet och inkludera telematik och rapporteringsfunktioner som ska hjälpa dessa användare att hantera parkering, navigering och vägavgifter. Även om möjligheten att byta bil från början betraktades som viktig är det idag flexibla avtalstider som övertygar och som håller kunderna kvar inom programmet under längre tid. De flesta bilabonnemangsprogram erbjuder både nya och relativt nya begagnade bilar. Detta är inte bara avgörande för att hålla kostnaderna under kontroll och förbättra lönsamheten, utan även för att underlätta inköp av bilar, särskilt när det gäller biltillverkarprogram.

Biltillverkarna ökar sitt fokus på elbilar och angränsande tjänster, men användningsbaserade abonnemangsmodeller förväntas få ökad betydelse. Enligt den användningsbaserade modellen betalar användarna en återkommande avgift för bilen så länge de behöver den (med en minsta innehavsperiod stipulerad). Det finns möjlighet att pausa abonnemanget, återlämna bilen till leverantören och starta om abonnemanget vid behov. Eftersom abonnemangstjänsterna eliminerar inträdeströskeln till elbilar förväntas antalet bilar i detta segment växa exponentiellt under prognosperioden fram till 2025 och därefter. Biltillverkare som har avvecklat abonnemangstjänster förväntas också lansera nya varianter, främst för att främja sitt eget utbud av elbilar.

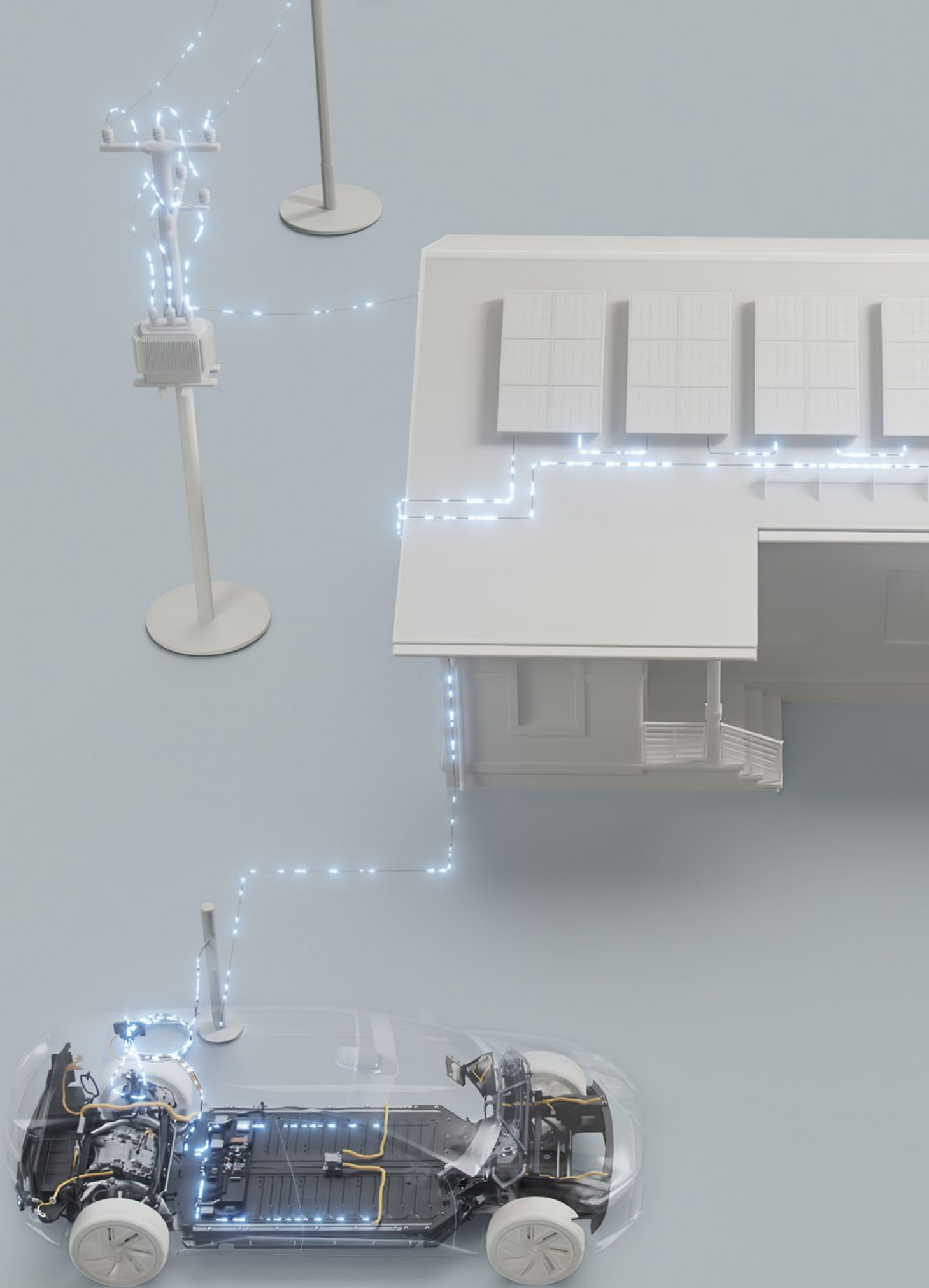
### Utblick

Bilabonnemangsmarknaden förväntas växa snabbt i Europa och USA mellan 2020 och 2025. Utvecklingen drivs av de allt vanligare elbilarna och ökande efterfrågan på flexibla lösningar. 2025 förutses dock det totala antalet bilar som används inom abonnemangstjänster vara lägre än ursprungligen beräknat, detta på grund av den långsammare acceptansen i USA och den gradvisa utvecklingen av tjänsterna i Europa. Trots det förväntas det totala antalet bilar inom abonnemangstjänster 2025 passera 6,5 miljoner i Europa och USA. Marknaden för bilabonnemang i Kina är dock svår att uppskatta och ingår därför inte i denna analys.

Nedanstående diagram visar det faktiska och prognostiserade antalet bilar (miljoner) i abonnemangstjänster i Europa och USA från 2020 till 2025.







# Verksamhetsbeskrivning

Följande verksamhetsbeskrivning ska läsas tillsammans med den mer detaljerade operationella och finansiella information som ingår i avsnitten "Kommentarer till den finansiella utvecklingen" och "Historisk finansiell information" i detta prospekt. Detta avsnitt innehåller viss framriktad information som – även om den bygger på antaganden och/eller uppskattningar som Volvo Car Group anser är rimliga – är föremål för risker och osäkerhetsfaktorer som kan medföra att faktiska händelser eller förhållanden kan komma att skilja sig väsentligt från vad som direkt eller indirekt uttrycks i den framriktade informationen. Se "Viktig information–Framåtriktad information".

## Översikt

Volvo Car Group är ett av världens snabbast växande premiumbil-märken, både sett till antal sålda bilar och omsättning, och erbjuder sina kunder möjligheten att förflytta sig på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Volvo Car Group bedömer också att dess unika struktur<sup>1</sup> och fokuserade strategi gör Koncernen till en av de aktörer som ställer om snabbast inom den globala bilindustrin, med ambitioner för mitten av decenniet som är fokuserade på elektrifiering, hållbarhet och digitalisering. Volvo Car Group grundades i Göteborg 1927 och har fortfarande sitt huvudkontor där. Volvo Car Group har sedan dess varit en global drivkraft för bilsäkerhet och innovation. Volvo Car Group står bakom ett antal branschledande innovationer som idag är standard i personbilar över hela världen – som tre-punktsbältet, sidokrockskydd, sidokrockkuddar och automatisk nödbromsning. Volvo Car Group fokuserar på design, utveckling, tillverkning, distribution och försäljning av personbilar i premiumsegmentet, nu med särskilt fokus på hållbarhet, helt elektriska bilar och direkta kundrelationer, inklusive bilabonnemang och andra nya mobilitetstjänster. Volvo Car Group anser att dess människocentrerade utgångspunkt och den ansvarsfulla utformningen av sina produkter och tjänster är nyckeln till långsiktig framgång för verksamheten och Koncernen strävar efter att integrera sina kärnvärden, säkerhet och hållbarhet, i hela sin verksamhet. Volvo Car Group anser att dess förhållningssätt är helt i linje med rådande samhällstrender (bland annat digitalisering, nya former av mobilitet och den ökande önskan att hantera utmaningar som härrör från globala klimatförändringar) och motsvarar dess nuvarande och potentiella kundbas, vilken Volvo Car Group bedömer i hög grad är värdedrivna, medveten om miljöfrågor och sociala frågor och som fokuserar på produkter och tjänster som är bekväma, transparenta, pålitliga, säkra och som erbjuder personlig tillgång och personligt användande.

Volvo Car Group anser att följande viktiga styrkor och strategier gör att Koncernen har en stark position för fortsatt tillväxt och lönsamhet inom bilindustrins premiumsegment och förutsättningar att kunna förverkliga sin ambition att bli ett ledande elbilmärke i premiumsegmentet (för ytterligare information, se "–Styrkor och strategier" nedan):

- ett snabbväxande premiummärke med lönsamhet i nivå med konkurrenter inom premiumsegmentet och ett varumärke som uppfattas som en ledare inom säkerhet och hållbarhet,

- att bli en ledare inom det snabbväxande premiumsegmentet för elbilar som utvecklas mot fullständig elektrifiering, att bli en ledare inom ny teknik med centraldatorteknik som möjliggör för accelererad utveckling och värdeskapande lösningar,
- att skapa direkta kundrelationer genom onlineförsäljning och nya affärsmodeller som förväntas vara i linje med kundförväntningar,
- en *fastest transformer*-strategi som grundas på Volvo Car Groups unika struktur,<sup>1</sup> öppenhet för tekniksamarbeten och tydlig kultur, och
- värdeskapande genom Polestar, ett strategiskt intresseföretag etablerat av Volvo Car Group som för närvarande ägs av Volvo Car Group tillsammans med Bolagets styrelseordförande och andra finansiella investerare.

Volvo Car Group erbjuder ett fokuserat utbud av bilmodeller i premiumsegmentet som är erkända för sin design, säkerhet och tekniska innovationsnivå. Under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021 sålde Volvo Car Group fler än 770 000 bilar i fler än 100 länder, varav 74 procent utgjordes av modeller i XC-serien (SUV:ar), 14 procent av modeller i S-serien (sedaner) och 12 procent av modeller i V-serien (kombibilar). Volvobilar marknadsförs och säljs online på utvalda marknader genom Volvo Car Groups onlinebutik, [www.volvocars.com](http://www.volvocars.com), och i fysiska försäljningsställen via cirka 2 300 återförsäljare. Koncernens globala huvudkontor ligger i Göteborg och dess regionala huvudkontor ligger i Shanghai, Kina och Mahwah, New Jersey, USA. Huvudmarknaderna för Volvo Car Group är Europa, Kina och USA, som svarade för 44 procent, 25 procent respektive 17 procent av försäljningen (sett till antal bilar) 2020.

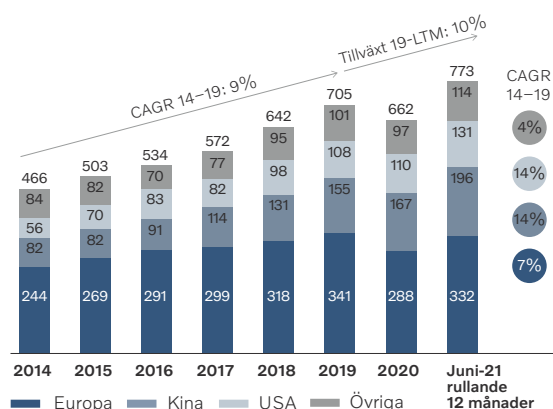
Volvo Car Group uppvisade en CAGR om 9 procent sett till antalet sålda bilar mellan 2014 och 2019 och en CAGR om 15 procent sett till omsättning under samma period, vilket gör Koncernen till en av de snabbast växande globala biltillverkarna inom premiumsegmentet.<sup>2</sup> Även om försäljningsvolymerna minskade 2020 jämfört med 2019 på grund av effekterna från covid-19-pandemin var försäljningsvolymerna under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021 9,8 procent högre än 2019, vilket var den sista tolv månadersperioden före covid-19-pandemin. Under de senaste tio åren har Volvo Car Group förbättrat sin lönsamhet avsevärt och genom att förnya sin produktportfölj mellan 2015 och 2017 gradvis minska lönsamhetsgapet jämfört med sina konkurrenter inom premiumsegmentet. Mot bakgrund av detta strävar Volvo Car Group efter att sälja 1,2 miljoner bilar per år och uppnå en årlig EBIT-marginal<sup>3</sup> på 8–10 procent vid mitten av decenniet.

1) Volvo Car Group anser att dess struktur är unik eftersom att Koncernen utövar operationell kontroll över och konsoliderar sin kinesiska verksamhet på ett sätt som ingen annan västerländsk biltillverkare har kunnat göra hittills. För ytterligare information, se "–Styrkor och strategier–Fastest transformer: unik struktur, öppen för tekniksamarbeten och tydlig kultur".

2) Källa: Frost & Sullivan-rapporten. För ytterligare information, se "Marknadsöversikt–Översikt över premiumsegmentet–Konkurrenssituation".

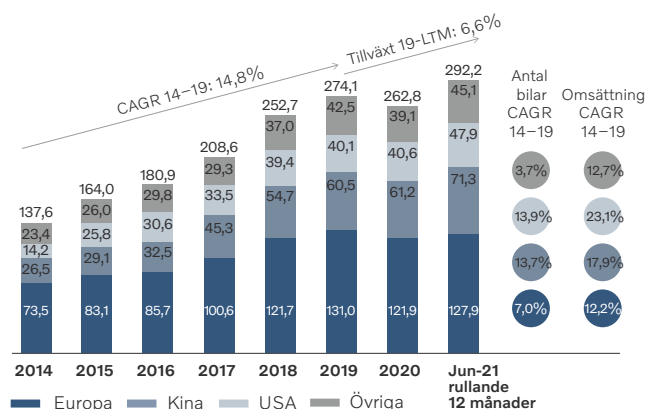
3) Se "Utvald historisk finansiell information–Nyckeltal".

Diagrammet nedan visar Volvo Car Groups försäljningsvolym och CAGR för de angivna perioderna.



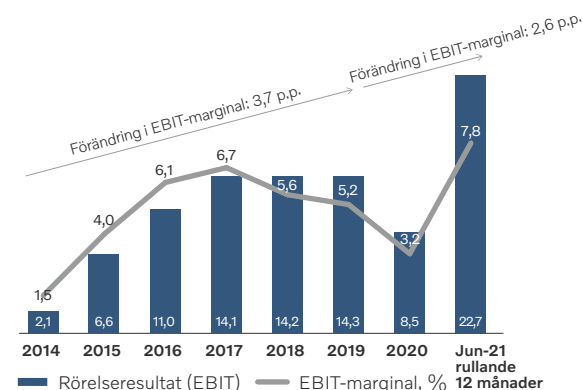
Källa: Volvo Car Groups årsredovisning och delårsrapport för de angivna perioderna.

Diagrammet nedan visar Volvo Car Groups omsättningsutveckling per marknad för de angivna perioderna.



Källa: Volvo Car Groups årsredovisning och delårsrapport för de angivna perioderna (informationen för 2016 och 2017 är hämtad från årsredovisningen för 2018). 2018 skedde en omklassificering relaterad till försäljning av vissa bilar som redovisades som operationell leasing. Jämförelseperioderna 2017, 2016 och 2015 har justerats av jämförelseskäl vilket har lett till en minskning av omsättning och försäljningskostnader med ett sammanlagt belopp om 2 miljarder SEK för såväl 2017, 2016 och 2015. Justeringen påverkar inte bruttoresultatet.

Diagrammet nedan visar Volvo Car Groups rörelseresultat (EBIT) och EBIT-marginal (i miljarder SEK) för de angivna perioderna.



Källa: Volvo Car Groups årsredovisning och delårsrapport för de angivna perioderna.

Hållbarhet står i centrum för Volvo Car Group och som en del av ambitionerna för mitten av decenniet strävar Koncernen efter att minska sitt koldioxidavtryck per bil under hela dess livscykel med i genomsnitt 40 procent till 2025 jämfört med 2018, framför allt genom elektrifiering och minskning av utsläpp i leverantörskedjan. Volvo Car Group tillämpar ansvarsfulla affärsprinciper och strävar efter att bli ett helt klimatneutralt företag 2040. Volvo Car Group är övertygat om att det håller på att ske en grundläggande förändring inom bilindustrin när det gäller elektrifiering och dess elektrifieringsstrategi betonar ytterligare dess engagemang för hållbarhet. Volvo Car Group var 2017 den första traditionella biltillverkaren som offentliggjorde en omställning till fullständig elektrifiering och Koncernens intention är att vara ett rent elbilsföretag 2030. Volvo Car Group anser att investeringar i elektrifiering är en investering i verksamhetens tillväxt. Volvo Car Group har också ambitionen att vid mitten av decenniet generera minst 50 procent av den årliga globala försäljningen från helt elektriska bilar. Bilar med förbränningsmotor kommer följaktligen att fasas ut. Volvo Car Group har sedan 2017 upphört att investera i utveckling av nya dieselmotorer och har också offentliggjort att dess befintliga verksamheter kopplade till förbränningsmotorer ska separeras. Koncernen kommer endast att behålla ett minoritetsägend (som ger Volvo Car Group insyn i verksamheten och bolagsstyrningsrättigheter) i ett förbränningsmotorrelaterat joint venture som ägs tillsammans med ett Geely Holding-bolag (se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen—Företagstransaktioner—2021—Separation av förbränningsmotorverksamheten"). I och med denna separation kommer Volvo Car Group att kunna fokusera sitt lednings-, forsknings- och utvecklingsarbete på elektrifiering.

Vid övergången till elbilar bedömer Volvo Car Group att dess kunders erfarenhet av laddhybridmodeller (som innehåller både en förbränningsmotor och en elmotor) har gett kunderna kännedom och kunskap om elbilar. Volvo Car Group bedömer att dess kunder i allt högre grad kommer att köpa laddhybrider eller helt elektriska modeller (som uteslutande är batteridrivna) och att försäljningen kommer att minska i motsvarande grad för Koncernens modeller

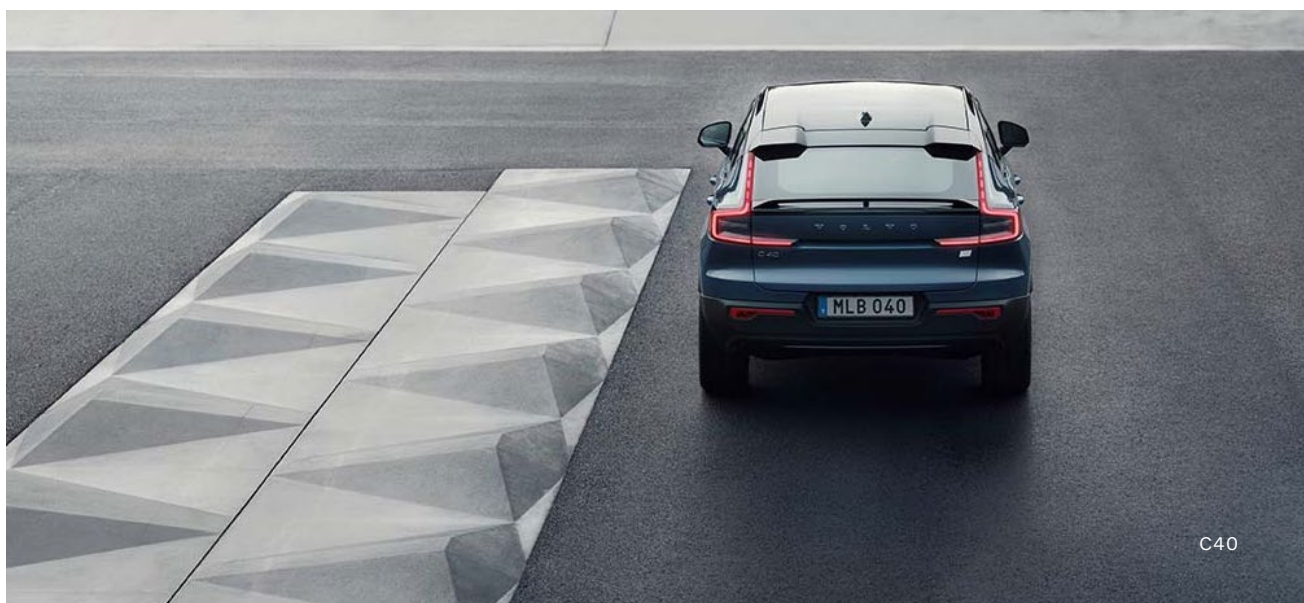
med rena förbränningsmotorer. "Recharge" är det övergripande namnet för alla Volvomodeller som är helt elektriska eller laddhybrider. Volvo Car Group fortsatte 2020 att göra framsteg i sin omställning mot att bli ett premiummärke för elbilar genom att lansera sin första helt elektriska bil, XC40 Recharge, och i mars 2021 presenterades den andra helt elektriska modellen, C40 Recharge. En helt ny helelektrisk fordonsarkitektur utvecklas för framtida helt elektriska bilar, med nästa generations stora SUV:ar som den första Volvomodellen som tillverkas på denna arkitektur. Denna SUV förväntas lanseras 2022, med produktionsstart från 2023. Under det första halvåret 2021 stod Recharge-bilar (laddhybrider och helt elektriska bilar) för 25 procent av Volvo Car Groups globala försäljning och 41 procent av dess försäljning i Europa. XC40 Recharge (både laddhybrider och helt elektriska bilar) var den tredje mest sålda elbilsmodellen (inkluderande laddhybrider och helt elektriska bilar) i Europa under det första halvåret 2021.<sup>4</sup>

När Volvo Car Group har lanserat nästa generations helelektriska fordonsarkitektur kommer den att innebära ett paradigmskifte för Koncernen. Förutom fullständig elektrifiering kommer mjukvara att flyttas från diverse olika elektroniska styrenheter till en mycket kraftfull centraldator baserad på ett system-on-a-chip ("SoC") från Volvo Car Groups partner NVIDIA Corporation ("NVIDIA").

Volvo Car Group förväntar sig att dess första bil med denna centraldator teknik kommer att offentliggöras 2022. Övergången till centraldator teknik kommer också innebära att funktionalitet kommer att flyttas från externt tillverkade hårdvarukomponenter till mjukvara i centraldator tekniken som i stor utsträckning utvecklas internt och som inte är sammankopplad med hårdvaran. Den ökade interna utvecklingen av mjukvara kommer att förbättra kontrollen samt öka utvecklingshastigheten och flexibiliteten avsevärt. Volvo Car Group har ambitionen att 50 procent av Koncernens mjukvara ska utvecklas internt vid mitten av decenniet. Volvo Car Group bedömer att detta är en viktig ambition för att kunna leverera

mjukvaruutveckling i en takt som möjliggör för Koncernen att vara bland de ledande mjukvaruaktörerna i branschen. I linje med denna ambition till mitten av decenniet samarbetar Volvo Car Group också med stora teknikföretag för att komplettera Koncernens interna mjukvaruutveckling. Den nya fordonsarkitekturen kommer också att innefatta förbättrad uppkoppling och OTA-uppdateringar, vilket möjliggör kontinuerliga funktionsförbättringar och nya affärsmodeller med återkommande intäkter. Volvo Car Group var ett av de första bilmärkena som implementerade full OTA-kapacitet för funktions-, säkerhets- och kvalitetsförbättring till hela bilen, vilket infördes i XC40 Recharge 2020. Den första mjukvaruuppdateringen via OTA sändes ut under det första kvartalet 2021. Centraldatorarkitekturen är också en förutsättning för Volvo Car Groups nästa generations säkerhetsfunktioner och teknik för autonom körning, vilket innefattar möjligheten till autonom körning utan bevakning (Eng. *highway pilot*) som levereras av Volvo Car Groups dotterbolag Zenseact AB. Volvo Car Group kommer att utrusta Koncernens nästa generations helt elektriska bilar, tillverkade med denna centraldatorarkitektur, med hårdvara som är redo för autonom körning som standard, inklusive avancerad sensorteknik och en autonom kördator. Även utan att aktivera det autonoma körningsläget kommer detta ytterligare att förbättra bilens säkerhetsfunktioner vid körning. Detta ligger också i linje med Volvo Car Groups långsiktiga vision om att noll bilar från Koncernen ska vara inblandade i kollisioner.

Från och med 2021 erbjuds Volvo Car Groups helt elektriska bilar uteslutande via [www.volvocars.com](http://www.volvocars.com), där det är legalt möjligt, antingen för köp direkt av kunden eller för köp via en återförsäljare som gör beställningen online åt kunden. Volvo Car Group har antagit ambitionen för mitten av decenniet att 50 procent av den årliga försäljningen ska gå via onlinekanaler. Volvo Car Groups onlinebutik existerar parallellt med Koncernens fysiska försäljningsställen som innefattar återförsäljarnätverket. Onlineplattformen syftar till att



C40

4) Källa: LMCA Global Hybrid & Electric Vehicle Forecast, Q3 2021 edition.



ytterligare stärka kundrelationer genom att ge tillgång till en inköpsplattform dygnet runt som tillåter kunder att köpa alla helt elektriska Volvomodeller direkt. Volvo Car Group arbetar också för att minska komplexiteten i sina erbjudanden, i syfte att ge kunderna en bättre köppplevelse, vilket tillåter snabbare leverans av Volvobilar samtidigt som lagernivåerna minimeras. Samtidigt drar Volvo Car Group också fördel av den minskade komplexiteten då det skapar möjlighet att enklare omfördela olika bilmodeller och olika specifikationer mellan regioner och marknader. För att göra bilanvändningen mer kundvänlig och problemfri planerar Volvo Car Group att fortsätta förbättra sina onlineerbjudanden genom att inkludera tilläggstjänster som försäkring, service och utökad garanti oavsett finansieringsmodell, t.ex. köp, leasing eller abonnemang. Volvo Car Group anser att dess återförsäljare spelar en viktig roll i övergången till online- och direktförsäljning genom att fortsätta att erbjuda kunderna en förstklassig, bekväm och sömlös upplevelse, oavsett var kunden interagerar med Volvos varumärke. För att uppnå detta och fortsätta sin kommersiella transformation kommer Volvo Car Group fortsätta att ha ett nära samarbete och ingå avtal med sina återförsäljare. Till exempel offentliggjorde Volvo Car Group och den svenska återförsäljaren Bilia i oktober 2021 att de hade nått en principöverenskommelse om deras framtida partnerskap och samarbete, med syftet att bygga vidare på Volvo Car Groups kommersiella transformation och att möjliggöra för Bilia att bli en partner inom onlineförsäljning och direkta kundrelationer. Utöver detta skulle det, som en del av den kommersiella transformationen, kunna bli aktuellt för Volvo Car Group att förvärva ytterligare återförsäljare i Sverige eller någon annanstans. Återförsäljarna kommer vid behov ha en roll att guida kunderna genom den nätbaserade processen. De kommer också att fortsätta att hantera billeveranser, service och support. Volvo Car Group bedömer att övergången till direktförsäljning online kommer att förbättra priskvaliteten, eftersom att Volvo Car Group, där det är legalt möjligt, avser att bestämma och kontinuerligt anpassa priser, tillhandahålla ökad transparens i nationella priser och erbjuda priser som är bättre anpassade till det upplevda kundvärdet. Övergången till direktförsäljning online kommer också att möjliggöra återkommande intäkter kopplade till abonnemangsbaserade erbjudanden. Dessutom förväntar sig Volvo Car Group att övergången kommer att resultera i minskade försäljnings- och distributionskostnaderna och därigenom förbättra verksamhetseffektiviteten.

Volvo Car Group bedömer också att Koncernens struktur och fokuserade strategi gör Volvo Car Group till en av de aktörer som ställer om snabbast inom den globala bilindustrin. Framför allt kan Volvo Car Group fatta snabba beslut med stöd av sin starka Huvudaktieägare och kan samtidigt dra nytta av att vara en del av den vidare Geely-sfären. Volvo Car Group bedömer att det är ett unikt bilmärke på grund av att Koncernen utövar operationell kontroll över och konsoliderar sin kinesiska verksamhet på ett sätt som inga andra västerländska biltillverkare hittills har kunnat kopiera. Dessutom drar Volvo Car Group fördel av sitt varumärke med sitt säkerhetsarv samt sitt starka företagssyfte och tydliga företagskultur, som har en lång historik, men även är öppen och entreprenöriell. Volvo Car Group bedömer att detta ger Koncernen mer trovärdighet i omställningsprocessen jämfört med yngre varumärken med kortare historik. Volvo Car Group är öppet för, och strävar aktivt efter, att samarbeta med stora teknikföretag för att möjliggöra ny och innovativ funktionalitet i sina bilar. Exempel på sådana partnerskap är Google (infotainmentteknik och -tjänster), NVIDIA (SoC för centraldatorn), Lumi-

nar (laserbaserad teknik för avståndsbestämning (Eng. *light detection and ranging technology*, "LiDAR")), Autonavi (navigation) och iFlytek (röstigenkänning). Dessutom har Volvo Car Group ingått en avsiktsförklaring med Northvolt avseende leveransen av battericeller och joint ventures avseende forskning och utveckling samt framtida produktion av battericeller. Volvo Car Group samarbetar också med systerföretag i Geely-sfären för att identifiera och realisera synergimöjligheter, inklusive delad teknik, fordonsarkitektur och gemensam upphandling. Parallellt med detta innehar Volvo Car Group för närvarande 49,5 procent av aktierna och 49,6 procent av rösterna i Polestar, ett progressivt fristående bilmärke för högpresterande elbilar som erbjuder prisbelönta produkter.<sup>5</sup> Polestar strävar efter att attrahera progressiva kunder som är inriktade på teknik och prestanda samt för att leda utvecklingen av elbilar utan något historiskt arv och med nya affärsmodeller. Som ett resultat av denna nära relation, baserad på betydande teknikelning och nära utveckling, har Volvo Car Group och Polestar skapat synergieffekter inom gemensam teknikutveckling, inköp och produktion.

Volvo Car Groups tillverkning är till stor del organiserad kring grundprincipen "att tillverka där vi säljer och göra inköpen där vi tillverkar". Genom att implementera denna princip, särskilt i Europa och APAC-området, kan Volvo Car Group dra nytta av produktionsflexibilitet, reagera på den lokala efterfrågan från kunder, optimera kostnaderna (inklusive transport och minskade tullavgifter), minska exponeringen mot valutakursförändringar, vilket inbegriper att minska Koncernens rörelsekapital, netto, och minimera miljöpåverkan från sin produktion (inklusive koldioxidutsläpp). Volvo Car Group har en global verksamhet med tillverknings- och monteringsfabriker, forskning och utvecklings- samt designcentrum i Kina, Europa och USA.

### Styrkor och strategier

Volvo Car Group anser att Koncernen har en rad tydliga nyckelstyrkor och konkurrensfördelar som tillsammans med dess strategiska ramverk gör att Koncernen är väl positionerad för att uppnå fortsatt tillväxt på den globala bilmärken och för att förverkliga sin ambition att bli ett ledande elbilmärke i premiumsegmentet.

Snabbväxande premiummärke: tillväxt, lönsamhet och hållbarhet Volvo Car Group har haft en konstant försäljningstillväxt sedan 2012, med undantag för det första halvåret 2020 då effekterna av covid-19-pandemin påverkade efterfrågan samt försäljningen negativt på grund av begränsningar i leverantörskedjan och nationella nedstängningar som påverkade distributionskanalerna. Under det andra halvåret 2020 såg Volvo Car Group en accelererad återhämtning och Koncernens försäljningsvolym för tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021 översteg dem för 2019 med 11,7 procent, ett år som i sig var ett rekordår för Volvo Car Group. Volvo Car Groups försäljningstillväxt mellan 2016 och 2020 har genomgående varit högre än den för Audi, BMW och Mercedes-Benz.<sup>6</sup> Volvo Car Group var vidare den snabbast växande globala biltillverkaren sett till försäljningsvolym, med undantag för Tesla, under samma period.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> För ytterligare information, se "Styrkor och strategier – Det strategiska intresseföretaget Polestar: etablerat av Volvo Car Group" nedan.

<sup>6</sup> Källa: Frost & Sullivan-rapporten. För ytterligare information, se "Marknadsöversikt – Översikt över premiumsegmentet – Konkurrenssituation".



Med en global tillverkningskapacitet som kan hantera en årlig volym om 1,2 miljoner bilar utan att Volvo Car Group behöver förvärva eller bygga nya anläggningar räknar Koncernen med att fortsätta sin försäljningstillväxt och har ambitionen att vid mitten av decenniet sälja 1,2 miljoner bilar per år. För att uppnå detta siktar Volvo Car Group på att växa snabbare än den underliggande marknaden inom sina

befintliga segment och samtidigt omvandla sin produktportfölj till helt elektriska bilar, inklusive en utvidgning av produktportföljen till segmentet små batteridrivna SUV:ar.

Tabellen nedan visar Volvo Car Groups nuvarande och förväntade tillverkningskapacitet vid mitten av decenniet:



● Biltillverkning och Montering

KAPACITET (TUSENTAL BILAR)	CHARLESTON	GENT	GÖTEBORG	CHENGDU	LUQIAO	DAQING
2020	45	270	300	155	155	115
Mitten av decenniet	155	270	300	170	170	155
Helelektrisk i mitten av decenniet	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Behov av ytterligare större investeringar <sup>1)</sup>	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej

1) Avser ytterligare större investeringar utöver Volvo Car Groups pågående och budgeterade investeringar i sina produktionsanläggningar. Se ”–Tillverkning” nedan samt ”Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Investeringar och åtaganden–Pågående och framtida investeringar”.

Under de senaste tio åren har Volvo Car Group förbättrat sin lönsamhet avsevärt och gradvis minskat lönsamhetsgapet till sina konkurrenter inom premiumsegmentet genom ett fokus på premiumpositionering, förbättrad prissättning, förbättring av sin produktportfölj och minskade kostnader genom ökade skalfördelar och effektivitetsvinster. Volvo Car Group bedömer att dess tillväxtplan gör det möjligt för Koncernen att bättre hantera sina indirekta kostnader och Koncernen förväntar sig att dess kommersiella omställning kan förbättra försäljningspriserna och minska distributionskostnaderna samt minska varumärkesintern priskonkurrens. Volvo Car Group förväntar sig också att uppnå ytterligare synergief-

fekter och ökad kostnadseffektivitet som en del av Geely-sfären (se ”–Fastest transformer: unik struktur, öppen för tekniksamarbeten och tydlig kultur” nedan) tillsammans med en förväntad förbättring av resultatbidrag från sina strategiska intresseföretag Polestar och LYNK&CO (se ”–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar” nedan). Mot bakgrund av dessa förväntningar på tillväxt och effektivisering har Volvo Car Group antagit ambitionen att vid mitten av decenniet ha en årlig EBIT-marginal på 8–10 procent. Trots att intäkter från intresseföretag är inkluderat i EBIT strävar Volvo Car Group efter att uppnå sin ambition för EBIT-marginalen utan bidrag från dess intresseföretag.

Hållbarhet är kärnan i Volvo Car Groups varumärke och Volvo Car Group anser att varumärkets autenticitet stärks ytterligare av Volvo Car Groups fokus på att bedriva sin verksamhet på ett ansvarsfullt sätt. Volvo Car Group har flera gånger under senare år noterats bland "World's Most Ethical Companies" av Ethisphere Institute.<sup>7</sup> Volvo Car Group anser att den kontinuerliga förstärkningen av dess varumärke genom hållbarhetsarbetet har haft en tydlig och positiv inverkan på dess produkter och marknadsposition samt på dess verksamhet och finansiella utveckling. Volvo Car Group anser att dess syfte, att ge sina kunder frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt, ligger i linje med rådande samhällstrender och kundernas önskemål. Volvo Car Group bedömer att denna hållbarhetsstrategi bidrar till Koncernens starka kassaflöde, till en solid finansiell ställning, till finansiering av investeringar och till lönsam tillväxt. Genom att verka för klimatneutralitet (avseende koldioxidutsläpp), tillämpa cirkulär ekonomi (där produkter och komponenter används längre och återvinns för att minimera utvinningen av ändliga resurser samt genom att använda resurser effektivt, eliminera slöseri och minska de totala koldioxidutsläppen) och bedriva en affärsverksamhet ansvarsfullt bedömer Volvo Car Group att Koncernen kommer att vara bättre positionerad för att fortsatt minska sin miljöpåverkan, bidra till ett rättvisare och mer jämlikt samhälle och stödja sin lönsamma tillväxt.

Miljö etablerades som ett kärnvärde för Volvo Car Group 1972 och 1976 introducerade Volvo Car Group den första trevägskatalysatorn med en lambdasond för avgasövervakning. Volvo Car Group har fortsatt med sin progressiva miljöstrategi genom att minska motorernas storlek, den pågående utfasningen av dieselmotorer, övergången till fullständig elektrifiering och genom att vara ett av de första bilmärkena som tillämpar blockchain-teknik för att säkerställa spårbarhet för kobolt som används i batterierna. Volvo Car Group anser sig därför ligga i framkant inom bilindustrin när det gäller att följa en hållbar utvecklingsstrategi med minskad miljöpåverkan. Volvo Car Group var 2017 den första traditionella biltillverkaren som offentliggjorde en övergång till fullständig elektrifiering (se "*Fullständig elektrifiering: att bli ledande inom det snabbväxande premiumsegmentet för elbilar*" nedan). Detta följdes av ett fokus på kortsiktiga åtgärder som ska minska klimatavtrycket per bil under hela dess livscykel med 40 procent till 2025 jämfört med 2018. Dessa åtgärder är ett första steg mot Volvo Car Groups långsiktiga ambition att vara en helt elektrifierad biltillverkare 2030 och vara ett klimatneutralt företag (när det gäller koldioxidutsläpp) 2040, genom att eliminera avfall och återanvända resurser. Se "*Hållbar utveckling*" nedan för en mer detaljerad diskussion.

Volvo Car Group har också en tradition av att vara en föregångare för den säkraste och mest intelligenta tekniken inom mobilitet för att skydda kunder och väganvändare (se "*Produktutveckling–Produktsäkerhet*" nedan för en mer detaljerad diskussion). Volvo Car Group anser att dess varumärkes mångåriga koppling till säkerhet ger Koncernen en viktig konkurrensfördel när det gäller att möta trenden mot autonom körning, vilket Volvo Car Group förväntar sig ska bidra till Koncernens framtida tillväxt (se "*Att bli ledande inom ny teknik: snabbhet och värdeskapande genom intern utveckling*").

7) Ethisphere Institute, är ett globalt företag som utformar och mäter företags etiska standarder. Bedömningsprocessen bakom World's Most Ethical Companies innehåller över 200 datapunkter om kultur, miljö och sociala metoder, etik och efterlevnadsaktiviteter, styrning, mångfald och initiativ för att stödja en stark värdekedja.

och ny centraldatorteknik" nedan för en mer detaljerad diskussion). Volvo Car Group arbetar också kontinuerligt med att förbättra säkerhetsnivån mot sin vision om noll kollisioner med framtida Volvobilar inblandade och Koncernens bilar anses redan idag vara bland de säkraste på marknaden.<sup>8</sup> XC40 Recharge som lanserades 2020 fungerar som Volvo Car Groups baskoncept för att ta fram säkra helt elektriska bilar, då den har utvecklats med utgångspunkt i Volvo Car Groups säkerhetsingenjörers omfattande granskning av säkerhetskrav för helt elektriska bilar, för att säkerställa att Volvo Car Groups helt elektriska bilar och bilar som inte är helt elektriska är lika säkra. Volvo Car Group anser att XC40 Recharge, baserat på denna utvecklingsprocess, i dagsläget är en av marknadens säkraste bilar, med säkerhetsteknik som är anpassad till en elbil.

Volvo Car Group bedömer att dess varumärkes koppling till säkerhet och hållbarhet gör Koncernen väl positionerad för att dra nytta av branschens trender mot elektrifiering, hållbarhet, pågående säkerhets- och teknikutveckling och för att fortsätta sin tillväxt. Koncernen bedömer att dess kunder uppfattar Volvo Car Group som världsledande inom dessa områden.

#### Fullständig elektrifiering: att bli ledande inom det snabbväxande premiumsegmentet för elbilar

Volvo Car Group är övertygat om att framtidens personbil är elektrisk och Koncernens strategi är att leverera mycket tilltalade och konkurrenskraftiga, hållbara elbilar baserade på avancerade arkitekturer och tekniker för elbilar, som tillhandahåller branschledande energieffektivitet genom aerodynamisk design och effektiv drift. Volvo Car Group strävar efter att bli en av de aktörer som ställer om snabbast inom den globala bilindustrin, från ett produktsortiment med förbränningsmotordrift till eldrift. Volvo Car Group har ambitionen att vid mitten av decenniet generera minst 50 procent av den årliga försäljningen från helt elektriska bilar och att samtliga marknadsförda modeller ska vara helt elektriska 2030. Eftersom dagens bruttomarginal för Volvo Car Groups helt elektriska bilar är lägre än den för motsvarande bilar som inte är helt elektriska och förväntas minska på kort sikt på grund av den relativt höga enhetskostnaden för Koncernens första generations helt elektriska bilar, förväntar sig Volvo Car Group att Koncernens bruttomarginal kommer minska på kort sikt. Volvo Car Group förväntar sig dock att dess försäljning av helt elektriska bilar vid mitten av decenniet kommer att generera en bruttomarginal som är i paritet med den bruttomarginal som genereras av Koncernens bilar som inte är helt elektriska tack vare ytterligare kostnadseffektivitet, fortsatt teknisk utveckling, ytterligare insourcing av Volvo Car Groups värdekedja samt synergier från Geely-sfären.

Den globala premiummarknaden för helt elektriska bilar beräknas växa med en CAGR på 39 procent mellan 2020 och 2025 och nå 11,2 miljoner sålda bilar 2025.<sup>9</sup> Volvo Car Group bedömer att den ökande populariteten för elbilar drivs i hög grad av förändringar av kundernas preferenser, lagstiftning, förbättrad infrastruktur för elbilar, pågående förbättringar i batteriers livslängd, minskade kostnader samt av behovet och önskan att hantera påverkan från klimatförändringar. Detta ger sammantaget en betydande

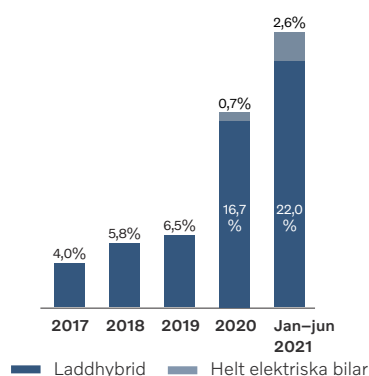
8) Källa: [www.iihs.org/ratings/top-safety-picks/2021/all/volvo#award-winners](http://www.iihs.org/ratings/top-safety-picks/2021/all/volvo#award-winners). För ytterligare information, se "*Produktutveckling–Produktsäkerhet*" nedan.

9) Källa: Frost & Sullivan-rapporten. För ytterligare information, se "*Marknadsöversikt–Elektrifiering–Historiska och prognostiserade tillväxttakter för helt elektriska bilar och laddhybrider*".

marknadsmöjlighet för en biltillverkare av helt elektriska bilar i premiumsegmentet, eftersom detta segment beräknas bli elektrifierat snabbare än andra fordonsegment.<sup>10</sup> Volvo Car Group har en betydligt större andel helt elektriska bilar och laddhybrider än Mercedes-Benz, BMW och Audi, var för sig. Koncernen bedömer att en elektrifieringsstrategi som börjar med försäljning av stora volymer av laddhybrider tillåter kunder att bekanta sig med elektrifiering på en prisnivå som normalt sett är lägre än för helt elektriska fordon. Eftersom den laddningsinfrastruktur för helt elektriska bilar som krävs för laddning under resa inte är fullt utbyggd globalt bedömer Volvo Car Group att laddhybrider dessutom fungerar som en lämplig teknik under omställningsperioden. Detta förväntas uppmuntra fler kunder att ta steget till helt elektriska bilar, vilket i sin tur kommer att underlätta övergången till hållbar mobilitet och bidra till att begränsa klimatförändringarna.<sup>11</sup> Volvo Car Group bedömer att utbyggnaden av snabb laddningsinfrastruktur samt kundacceptansen av helt elektriska bilar kommer att ske gradvis och regionalt börja med västra och centrala Europa följt av USA och APAC-området.

Volvo Car Group anser sig ligga i framkant inom det snabbväxande premiumsegmentet för helt elektriska bilar, och antalet helt elektriska bilar och laddhybrider som Volvo Car Group har sålt under de senaste tre åren har ökat från 37 386 (2018) till 45 933 (2019) och till 115 436 (2020). Volvo Car Group sålde 171 456 helt elektriska bilar och laddhybrider under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021. Under 2017 var Volvo Car Group den första traditionella biltillverkaren som offentliggjorde en övergång till fullständig elektrifiering och Volvo Car Groups försäljning av Recharge uppgick till 17,4 procent av den totala försäljningen under 2020 och till 24,6 procent under det första halvåret 2021. Volvo Car Group bedömer att Koncernen investerar i sin nuvarande och framtida tillväxt genom att investera i elektrifiering.

Diagrammet nedan illustrerar Volvo Car Groups försäljning av Recharge som andel av den totala försäljningen för de indikerade perioderna.



Källa: Volvo Car Groups årsredovisning och delårsrapport för respektive period.

<sup>10</sup>) Källa: Frost & Sullivan-rapporten.

<sup>11</sup>) Källa: Frost & Sullivan-rapporten. För ytterligare information, se "Marknadsöversikt-Elektrifiering".

Medan andra segment inom bilindustrin är i nedgång eller uppvisar begränsad tillväxt är efterfrågan på elektrifierade bilar (helt elektriska bilar och laddhybrider) stark inom premiumsegmentet och Volvo Car Group förväntas nå en marknadsandel på 8,9 procent i segmentet för helt elektriska premiumbilar under 2025, medan Koncernens marknadsandel i det totala premiumsegmentet 2025 förväntas uppgå till 5,0 procent.<sup>12</sup> Volvo Car Group förväntar sig att den högsta efterfrågan på dess elektriska bilar kommer vara i Europa, men att efterfrågan i resten av världen därefter kommer komma ikapp. Volvo Car Group är övertygat om att när kunderna väl har köpt en laddhybrid eller en helt elektrisk bil kommer de inte att återgå till att köpa en bil driven av förbränningsmotor. Volvo Car Group blev 2019, i och med lanseringen av hybridssystemet T5 Twin Engine i XC40, den enda biltillverkaren som erbjöd en laddhybridvariant av varje modell i sitt utbud. Volvo Car Group lanserade 2020 Recharge-serien med laddhybrider och helt elektriska bilar och inledde därmed sin målsättning att bli ledande inom bilindustrin när det gäller laddningsbara bilar och därmed sin resa mot fullständig elektrifiering av bilmodellsportföljen. Senare samma år lanserade Volvo Car Group XC40 Recharge (som under det första halvåret 2021 stod för 32,1 procent av den totala XC40-försäljningen) till kunder och i mars 2021 lanserades C40 Recharge, den andra av flera helt elektriska Volvobilar som kommer att presenteras under de närmaste åren. Planen är att lansera åtminstone en helt elektrisk bil varje år, inklusive en helt elektrisk stor SUV och en helt elektrisk liten SUV. Volvo Car Group planerar att fortsätta satsa på elektrifiering och batteriteknik genom att investera i produktionskapacitet för helt elektriska bilar, utveckling av nästa generations fordonsarkitektur utformad för ett helt nytt sortiment av elektriska bilar samt intern utveckling av elmotorer och Volvo Car Group förväntar sig att cirka 80 procent av de totala aktiverade utvecklingskostnaderna kommer att vara kopplade till elektrifiering vid mitten av decenniet. Dessutom har Volvo Car Group investerat i sina globala elektrifieringslaboratorier under 2020 och öppnat ett nytt laboratorium för elmotorer i Shanghai i Kina, för att utveckla och testa elbilskomponenter. Planen är att ha egen elmotorproduktion vid mitten av decenniet. Med dessa investeringar och utvecklingar förväntar sig Volvo Car Group att nästan fördubbla energidensiteten (Wh/l) i sina högspänningsbatterier och förväntar sig samtidigt minska kostnaden med närmare 40 procent till mitten av decenniet jämfört med 2020. Genom användningen av den nya fordonsarkitekturen förväntas även Volvo Car Groups batterivolym (l) att öka och fordonseffektiviteten (km/kWh) förbättras. Volvo Car Group förväntar sig att dessa förbättringar leder till att räckvidden för dess helt elektriska bilar kan öka väsentligt till mitten av decenniet och Koncernens målsättning är att optimera räckvidden i förhållande till kostnaden utifrån kundefterfrågan. Se "Produktutveckling-Motorarkitektur-Elektrifiering" nedan.

Volvo Car Group bedömer att marknaden för bilar med förbränningsmotor krymper och har upphört att investera i utveckling av nya dieselmotorer. I oktober 2019 offentliggjorde Volvo Car Group och Geely Holding sin avsikt att skapa en separat enhet till vilken deras befintliga verksamheter för tillverkning av förbrännings-

<sup>12</sup>) Källa: Frost & Sullivan-rapporten. För ytterligare information, se "Marknadsöversikt-Elektrifiering-Historiska och prognostiserade tillväxttakter för helt elektriska bilar och laddhybrider".

motorer skulle överföras. I juli 2021, som del av tidigare offentliggjorda planer, offentliggjorde Volvo Car Group bildandet av Aurobay som detta joint venture med Geely Holding i vilket Volvo Car Group kommer att äga en minoritetsandel och därmed få insyn i verksamheten samt vissa bolagsstyrningsrättigheter. Bolaget förväntas bli fullt operativt 2022. Det nya företaget förväntas vara en global leverantör av fullständiga lösningar inom förbränningsmotordrift, vilket omfattar nästa generations förbränningsmotorer, kraftöverföringar och hybridlösningar för Volvo Car Group likväl som för andra varumärken inom Geely-sfären samt potentiellt även för andra utomstående bilmärken. Aurobay kommer att vara en del av Geely Holding-koncernen och Volvo Car Group kommer inte ha det operationella ansvaret och verksamheten kommer inte längre till någon del konsolideras inom Volvo Car Group. Som kund kommer Volvo Car Group att förses med förbränningsmotorer så länge som det behövs. I linje med Koncernens hållbarhetsambitioner förväntar sig dock Koncernen att behovet av leveranser av förbränningsmotorer kommer att minska och att Koncernen 2030 inte längre kommer att behöva några förbränningsmotorer överhuvudtaget. Separationen av Volvo Car Groups befintliga verksamhet inom förbränningsmotorer och bildandet av detta joint venture med Geely Holdings förbränningsmotorverksamhet syftar till att maximera stordriftsfördelar och minska Volvo Car Groups fasta kostnadsbas och mängden sysselsatt kapital (se ”*Kommentarer till den finansiella utvecklingen – Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten*”).

Volvo Car Group arbetar med att säkerställa att Koncernens kunder kan köra eldrivna Volvobilar med trygghet i att batterimaterialen har utvunnits på ett ansvarsfullt sätt. Volvo Car Group använder litiumjonbatterier i sina elbilar och avser att etablera joint ventures enligt en avsiktsförklaring med den svenska batteriutvecklaren och -tillverkaren Northvolt, för att utveckla och producera mer hållbara batterier, skräddarsydda för att driva nästa generations helt elektriska Volvobilar. Dessutom har Volvo Car Group ingått långsiktiga avtal med olika batteritillverkare som syftar till att säkerställa den globala leveransen av litiumjonbatterier och dessa avtal innehåller, i linje med andra leverantörsavtal som Volvo Car Group ingår, bestämmelser som utformats för att styra värdekedjan för dessa batterier. Mot bakgrund av detta offentliggjorde Volvo Car Group under 2019 att blockchain-teknik kommer att tillämpas för att ytterligare säkerställa spårbarhet för kobolt som används i batterier (se ”*–Leverantörskedja och upphandling*” nedan). Volvo Car Group har också en batteristrategi för att renovera i fabrik och återvinna sina elbilsbatterier efter ursprunglig användning för att maximera batteriutnyttjandet och minimera miljöpåverkan genom att möjliggöra ett cirkulärt materialflöde och minska kostnader för att därigenom skapa värde i de renoverade eller återvunna batterierna.

#### Att bli ledande inom ny teknik: snabbhet och värdeskapande genom intern utveckling och ny centraldatorteknik

Volvo Car Group har en mångårig tradition som pionjär inom fordonssäkerhet och -teknik (se ”*–Snabbväxande premiummärke: tillväxt, lönsamhet och hållbarhet*” ovan) och bedömer att Koncernen fortsätter att leva upp till detta arv genom sin nuvarande tekniska utvecklingsplan, vilken inbegriper en ny centraldatorarkitektur med OTA-uppgraderingar. Volvo Car Group förväntar sig att denna centraldatorteknik kommer att öka hastigheten och flexibiliteten i pro-

duktutvecklingen avsevärt eftersom fler funktioner är mjukvarudrivna och utvecklade internt. Volvo Car Group har därför antagit som ambition för mitten av decenniet att 50 procent av den mjukvara som används i Koncernens bilar ska vara internt utvecklad. Volvo Car Group har drivit på bilsäkerhetstekniken i decennier och avser att definiera nästa säkerhetsnivå, bland annat genom avancerad sensorhårdvara som en standard i Koncernens nästa generations helt elektriska bilar för att ytterligare minska antalet dödsfall och allvarliga skador i trafikolyckor.

Volvo Car Group utvecklar för närvarande sin nästa generations helelektriska fordonsarkitektur som bygger på en centraldator från NVIDIA som avsevärt kommer att minska antalet elektroniska styrenheter (Eng. *electronic control units*, ”**ECU**”), vilka hanterar ett eller flera av de elektriska systemen eller delsystemen i traditionell fordonsarkitektur. Nästa generations fordonsarkitektur utgör ett paradigmskifte för Volvo Car Group, där mjukvara frikopplas från hårdvara och centraliseras. Volvo Car Group planerar dessutom att ta över en stor andel av den mjukvaruutveckling som traditionellt har skötts av leverantörerna. På detta sätt förväntar sig Volvo Car Group att kunna förbättra mjukvarufunktionaliteten och lägga till funktioner snabbare än vad som hade varit möjligt med traditionella cykeltider för mjukvaruplattformar. Detta ökar Koncernens kontroll över hastigheten och flexibiliteten för mjukvaruutvecklingen samt reducerar kostnader på lång sikt genom att minska hårdvarukostnaderna. För att uppfylla sin ambition att vid mitten av decenniet utveckla 50 procent av sin mjukvara internt har Volvo Car Group mer än fördubblat sitt interna mjukvaruteam under de senaste fem åren och har för avsikt att utöka sitt interna mjukvaruteam ytterligare i framtiden.

Volvo Car Group fokuserar på att förbättra sina kunders upplevelse inuti sina bilar och samarbetar med Google för att utveckla ett nytt infotainmenterbjudande baserat på operativsystemet Android. Infotainment-erbjudandet syftar till att ge kunder samma upplevelse i bilen som de är vana vid på sina smarttelefoner och surfplattor men som är anpassad för säker hantering under körning. Erbjudandet är ämnat att ge den bästa digitala användarupplevelsen, både inom bilar samt genom smarttelefoner och surfplattor och kommer innefatta förbättrad uppkoppling och OTA-uppdateringar, vilket innebär att bilens funktioner kontinuerligt kommer att förbättras från inköpstidpunkten, både i form av uppdateringar men även genom nya funktioner och funktioner under utveckling. OTA förväntas att avsevärt påskynda lansering av funktioner och möjliggöra nya affärsmodeller för den befintliga kundbasen under bilens hela livslängd, där funktionalitet kan erbjudas på begäran eller som månadsabonnemang, med avsikten att generera ytterligare återkommande intäktsmöjligheter för Volvo Car Group. Dessa funktionaliteter inkluderar 360-graders kamera, WiFi-hotspot i bilen samt andra funktionaliteter genom Volvo Cars-appen. Detta nya infotainmenterbjudande samt OTA-funktionerna lanserades för första gången i XC40 Recharge.

Volvo Car Group har drivit på utvecklingen av fordonssäkerhet i decennier och arbetar dedikerat för att avancera till nästa nivå av fordonssäkerhet med hjälp av teknik för autonom körning. Volvo Car Group anser att autonom körning, förutsatt att tekniken införs på ett säkert och ansvarsfullt sätt, har potential att avsevärt förbättra trafiksäkerheten eftersom förarbeteenden (inklusive mänskliga misstag, berusning och utmattning) är en väsentligt bidragande

faktor till många trafikolyckor. Volvo Car Group förväntar sig att Zenseact, ett fristående bolag inom Koncernen som fokuserar på utveckling av mjukvara för autonom körning, kommer att leverera både mycket kompetent förarassistansteknik och teknik för oövervakad autonom körning till nästa generations Volvobilar. Zenseact bildades genom att Zenuity AB, ett tidigare joint venture mellan Volvo Car Group och Veoneer Sweden AB, delades i två delar för att respektive ägare skulle kunna fokusera mer effektivt på sina individuella strategier. (Se ”Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2020–Uppdelning av Zenuity”).

Volvo Car Groups forskningsteam för trafiksäkerhet har sedan 1970 undersökt trafikolyckor, inte bara för att studera krockade bilar, utan också för att undersöka körscenarier och förarbeteenden för att lära sig mer om vad som kan ge upphov till farliga trafiksituationer. Baserat på kunskap från verkliga trafiksituationer har Volvo Car Group lärt sig konstruera bilar som erbjuder en hög säkerhetsnivå vid kollisioner. Tack vare detta mångåriga tillvägagångssätt att designa bilar som erbjuder en hög säkerhetsnivå vid kollisioner har Volvo Car Group en vision om att designa bilar som kommer att vara inblandade i noll kollisioner. För att kunna implementera den här visionen har Volvo Car Group samarbeten med stora teknikföretag som NVIDIA, tillverkare av en heltäckande AI-baserad databearbetningsplattform för bilindustrin, för att kunna använda NVIDIA Drive Orin SoC-teknik som grund för autonom körförmåga i nästa generations Volvobilar. Volvo Car Group strävar efter att bli den första biltillverkaren med internationell verksamhet som använder NVIDIA Drive Orin SoC-tekniken i sin nästa generations fordonsarkitekturmodeller. Den första bilen med Orin SoC-teknik planeras att presenteras 2022. Den extra datorkraft och bildbehandlingskapacitet som NVIDIA levererar möjliggör de avancerade sensoruppsättningar som behövs för autonom körning, till exempel LiDAR-tekniken som utvecklats av Luminar, en annan av Volvo Car Groups teknikpartners. Volvo Car Group anser att denna inriktning medför att Koncernen ligger i framkant i bilindustrin när det gäller utveckling av fordonsteknik och att den möjliggör säker och kontinuerlig utveckling av teknik för autonom körning. Nästa generations helt elektriska Volvobilar kommer som standard att vara utrustade med hårdvara redo för autonom körning, inklusive en LiDAR-sensor som är integrerad i taket, vilket ytterligare kommer att förbättra bilens säkerhetsfunktioner. Volvo Car Group planerar att genom mjukvaru-uppgraderingar aktivera sin funktion för autonom körning utan bevakning när denna, av Volvo Car Group och andra lokala lagstiftare, anses vara säker och juridiskt acceptabel för specifika områden och förhållanden. Volvo Car Group anser att dessa innovationer är avgörande för att skapa bilar som kan navigera säkert under konventionell körning, körning med farthållning och autonom körning.

Vid sidan av Volvo Car Groups samarbeten med stora teknikföretag är Volvo Car Group också en leverantör av fordonsflottor som inkluderar säkerhetssystem för säkerhetskopiering avseende styrning, drivning och bromsning för robottaxi-företag som Aurora i USA och DiDi i Kina, där Volvo Car Group tillhandahåller bilen och partnern inkluderar sin hårdvara och mjukvara för autonom körning i bilarna. Volvo Car Group har också ett samarbete med Waymo LLC (”Waymo”), ett stort globalt teknikutvecklingsföretag inom teknik för autonom körning. För ytterligare information, se ”–Produktutveckling–Autonom körning”.

Parallellt med utvecklingen av teknik för autonom körning fortsätter Volvo Car Group att utveckla säkerhetsfunktioner och funktioner för avancerade förarstödsystem. Volvo Car Group anser att Koncernen behöver arbeta med förarbeteende och använda tekniken som verktyg för att göra sina kunder till säkrare förare. Volvo Car Group införde till exempel 2020 en maxhastighet på 180 kilometer i timmen i alla sina nya bilar från och med årsmodell 2021. Vidare infördes Care Key, som gör det möjligt för kunderna att sätta ännu lägre gränser för sina bilars toppfart. Dessutom är Volvo Car Groups olika aktiva säkerhetssystem, som autobroms och styrningsassistans, utformade så att föraren övervakas kontinuerligt och får hjälp om han eller hon tappar koncentrationen eller blir distraherad. Den avancerade röststyrningsfunktionen i det nya Android-baserade infotainmentsystemet gör det möjligt för kunderna att styra viktiga funktioner i bilen, utan att ta händerna från ratten eller ögonen från vägen. Volvo Car Group anser också att distraktion och berusning bör övervakas med hjälp av kupékameror och andra sensorer, som hjälper till att säkerställa att föraren är fokuserad under körning. Med denna teknik kan bilen – om en uppenbart distraherad eller berusad förare inte reagerar på varningssignaler och riskerar att orsaka en allvarlig olycka – som en sista utväg ingripa genom att aktivt bromsa och stoppa bilen. Volvo Car Group planerar att införa dessa kameror, tillsammans med händerna på ratten-detektering och andra sensorer i nästa generations fordonsarkitektur som är planerad att lanseras 2022. För ytterligare information, se ”– Produktutveckling–Produktsäkerhet” nedan.

#### Direkta kundrelationer: försäljningsmodell i linje med kundernas förväntningar

I linje med de stora förändringar inom detaljhandeln för konsumentvaror som har skett på senare tid – drivna av digitala verksamheter som Amazon och Alibaba, tillsammans med en växande trend mot en detaljhandel som antar en omnikanalsapproach samt framväxten av nya tredjepartsplattformar för bilförsäljning – är bekvämlighet, problemfria inköp och tillgängligheten till produkter online viktiga aspekter som kunder i allt högre grad efterfrågar när de köper en ny bil och/eller mobilitetstjänst. Dessutom har det visats att en femtedel av de yngre kunderna är djupt missnöjda med hur bilar säljs idag.<sup>13</sup> Till följd av dessa förändringar och kundpreferenser implementerar Volvo Car Group aktivt nya sätt att adressera marknaden genom att förändra hur och var, samt vilka produkter och tjänster som säljs för att maximera fördelarna med digitalisering och förändringar i kundernas efterfrågan. Volvo Car Groups planer är i linje med större förändringar i branschen, där tillgängligheten av tredjepartsleverantörer av mobilitet med starka onlineplattformar tillhandahåller appbaserade taxitjänster (Eng. *ride hailing*) och bil-delningsmodeller med pay-as-you-go försöker förändra den traditionella bilindustrin och nå kunder på nya och innovativa sätt.

För att möta dessa betydande förändringar genomför Volvo Car Group en genomgripande omställning för att erbjuda mer transparenta och kompletta kunderbudanden via sin onlinebutik och sina offline-kanaler. Detta avses uppnås genom implementering av:

- nya ägarmodeller, innefattande abonnemang, med fasta och flexibla betalningsplaner som är avsedda att ligga i linje med förändrad kundefterfrågan i riktning mot användning framför ägande,

<sup>13</sup> Källa: Accenture. The future of automotive sales: Direct. A new way for OEMs and dealers to thrive in times of disruption, 2019.



- en övergång till onlineförsäljning som tillåter kunder att interagera med och handla från Volvo Car Group, oavsett när de vill och var de är, vilket bedöms stärka Volvo Car Groups konkurrenskraft och tillgänglighet samt stödja en accelererad försäljningstillväxt,
- en efterfrågebaserad produktionsstruktur som minskar lagertider och förbättrar lagerhanteringen genom att utnyttja data som innefattar kundundersökningar om prissättning, vilket förenklar analyser av efterfrågan,
- ett mer fullständigt produkterbjudande som innefattar finansiering, försäkring och andra tjänster som följaktligen underlättar högre kundlojalitet genom närliggande tjänster och möjliggör återkommande intäkter, och
- där det är legalt möjligt, centraliserad prissättning över alla försäljningskanaler för att ge Volvo Car Group bättre kontroll över sina försäljningspriser och ägarskap av prisdata.

Volvo Car Group har ambitionen att 50 procent av försäljningen ska komma från direktförsäljning via onlinekanaler vid mitten av decenniet. Volvo Car Group bedömer att en övergång till direkta kundrelationer kommer att ligga bättre i linje med kundförväntningar, öka pristransparensen, skapa möjligheter till återkommande intäkter, minska försäljnings- och distributionskostnaderna och förbättra verksamhetseffektiviteten. Utveckling av dessa direkta kundrelationer utgör därför en viktig del av Volvo Car Groups strategi.

Bättre anpassning av erbjudanden och upplevelser enligt kundernas förväntningar drivs av Volvo Car Groups nya ägarmodeller. Kunderna kan välja mellan fasta och flexibla betalningsplaner i de abonnemangsbaserade erbjudandena och Koncernens efterfrågebaserade produktionssystem möjliggör snabba kundleveranser till följd av centralisering och effektivisering av beställningssystemet och processer, inklusive fördefinierade och förenklade bil- och servicespecifikationer. Vidare bedömer Volvo Car Group att dess kundpaket, som innefattar finansiering, bilabonnemang, försäkring, mjukvara och service, kommer att öka kundlojaliteten.

Volvo Car Group strävar efter, där det är legalt möjligt, att etablera transparenta priser över alla försäljningskanaler (återförsäljare, online och i studiokoncept) och att kontrollera prissättningsstrategin, data och implementering som tidigare kontrollerades av Koncernens återförsäljare. Genom abonnemangstjänsten Care by Volvo, som är tillgänglig via direktförsäljning online, är Volvo Car Group också i färd med att röra sig från den traditionella affärsmodellen för biltillverkare till en modell som uppmuntrar långsiktiga relationer med kunder och som möjliggör återkommande intäkter och lägre marknadsföringskostnader.

Volvo Car Group förväntar sig att uppnå lägre kostnader från Koncernens försäljning och distribution samt förbättrad verksamhetseffektivitet och lönsamhet genom att övergå till direktförsäljning online, till viss del genom att utnyttja digitaliseringen och därmed kunna överta många av uppgifterna som tidigare utförts av dess återförsäljare. Dessutom förväntar sig Volvo Car Group att dess intäkter kan öka genom direktförsäljning online eftersom transaktioner sker direkt mellan Volvo Car Group och dess slutkunder med begränsad varumärkesintern konkurrens, vilket också förväntas gynna Koncernens bruttomarginal. Genom direktförsäljning online förväntar sig Volvo Car Group dessutom att få ökade intäkter från försäljning av försäkringar, tjänster kopplade till abonnemangserbjudanden och dess finansieringslösningar utanför balansräkningen. Initiala investeringar i centraliserade onlineplattformar

och effektivisering av system är avsedda att ge positiva resultat på medellång till lång sikt. Volvo Car Group bygger också en intern direktförsäljningsorganisation som tillhandahåller säljsupport, kundvård, flotthantering och försäljning av begagnade bilar.

Övergången till onlinekanaler och direktförsäljning kräver digitala verktyg som säkerställer en integrerad interaktion mellan kontaktpunkter med kunder online och offline. Volvo Car Group har gjort betydande digitala investeringar, som den nya plattformen för hantering av kundrelationer (Eng. *customer relationship management*, "CRM"), en order- och försäljningsplattform, en ny onlinebutik och Volvo Cars app. Appen, när den implementerats helt, kommer att vara en heltäckande källa till information från Volvo Car Group samt till handböcker och support. Den innehåller en rad funktioner som övervakning av batteristatus, laddningsnivåer, körmönster med eldrift, fjärrinställning av klimatsystem, fjärrstyrd låsning och upplåsning av bilar samt möjlighet att boka bilservice. Dessa direkta relationer avser att möjliggöra bibehållandet av kontinuerlig kontakt med befintliga kunder, vilket ger möjlighet att förse kunderna med relevanta erbjudanden, information och finansieringsalternativ. Dessutom kan Koncernen kommunicera med kunderna om service och försäljning av deras begagnade bilar.

Genom Volvo Car Groups onlinekanaler kan Koncernen förbättra kapitaleffektiviteten, skapa datadriven produktionsplanering och möjliggöra försäljningsplanering, resulterande i kortare leveranstider och färre rabatter. Volvo Car Groups direktförsäljningsmodell kan dock även leda till att dess bilar redovisas i Koncernens balansräkning under en längre period jämfört med Koncernens konkurrenter inom premiumsegmentet som inte använder sig av direktförsäljning. Detta leder till långsammare intäktsredovisning jämfört med Koncernens konkurrenter inom premiumsegmentet. Volvo Car Groups övergång till direktförsäljning online inleddes 2018 med ett första pilotförsök i Tyskland för att testa kompetensen och efterfrågan på marknaden, vilket lade grunden för lansering av onlineabonnemanget Care by Volvo på ytterligare fyra europeiska marknader: Nederländerna, Norge, Sverige och Storbritannien samt i USA. Därutöver säljs samtliga helt elektriska bilar via direktförsäljning online i Kina genom kontantköp eller med finansiering genom billeasing, och en abonnemangmodell förväntas lanseras inom två år.

Direktförsäljningen av abonnemang online stod för cirka 10 procent av den totala försäljningen i Tyskland under de första sex månaderna 2021. Verksamheten har lockat nya kundgrupper som enligt en kundundersökning utförd av Volvo Car Group i november 2020 inte hade köpt en Volvobil om det inte vore för det direkta onlineerbjudandet om abonnemang. Under samma period utgjordes 5–10 procent av försäljningen i Sverige, Nederländerna, Norge, Storbritannien och USA av direktförsäljning av abonnemang online (jämfört med 2–8 procent 2020, då direktförsäljning av abonnemang online inte hade lanserats på alla marknader under hela året). Detta har lett till att Volvo Car Group i juni 2021 hade över 10 000 aktiva avtal som var relaterade till direktförsäljning online.

För att dämpa de negativa effekterna på besöksfrekvensen i återförsäljarnas bilhallar på grund av covid-19-pandemin lanserade Volvo Car Group 2020 konceptet "Site to Store" i tio europeiska nyckelmarknader där direktförsäljning inte har lanserats än. Detta ger en köppplevelse online, med den enda skillnaden att transaktionen utförs av en återförsäljare och inte av Volvo Car Group. En av insikterna från detta initiativ var att försäljningen vann på att kom-

plexiteten i Koncernens onlineerbjudanden minskade och fler bilar blev tillgängliga snabbare. Volvo Car Group bedömer att Koncernens övergång till direktförsäljning online kommer att öka kundnöjdheten. Genom att dela produktionskapaciteten och tilldelade produktionsperioder mellan modeller kommer Koncernens lager att minimeras och volymerna per komponent att öka. Volvo Car Group bedömer därför att vägen mot 50 procent onlineförsäljning vid mitten av decenniet har gjorts tydlig, med en lanseringsplan som bedömer de geografiska marknadernas prioritet utifrån uppskattad försäljning online.

Volvo Car Groups investering i en moderniserad onlinebutik pågår och den kommer att utgöra ett komplement till befintliga försäljningskanaler, som återförsäljare och studiokoncept. Volvos studios håller för närvarande på att lanseras (i augusti 2021 hade lansering skett i tolv städer) och avses att utgöras av fysiska lokaler, i städer och andra tätorter, som är utformade för att bygga personliga och direkta kundrelationer. Volvos studio-koncept är en förlängning av onlinebutiken och en kontaktpunkt där kunderna kan komplettera sin online-resa med en fysisk upplevelse när de köper nya Recharge-modeller och -tjänster.

#### **Fastest transformer: unik struktur, öppen för tekniksamarbeten och tydlig kultur**

Volvo Car Group bedömer att Koncernens kreativa och målinriktade kultur och diversifierade medarbetarbas är viktiga för dess fortsatta och framtida framgång inom den mycket konkurrensutsatta marknaden för premiumbilar. Att affärsverksamheten bedrivs på ett ansvarsfullt sätt är en grundläggande del av Volvo Car Groups strategi och Koncernen bedömer att detta hjälper Volvo Car Group att attrahera och behålla talanger samt främjar ett starkt medarbetarengagemang. Volvo Car Groups kultur bygger på att leverera bästa möjliga upplevelse till kunderna. För att göra detta uppmuntrar Volvo Car Group sina medarbetare till kontinuerligt lärande, till att vara kreativa och innovativa och att samarbeta för att bygga förtroende med sina kunder och göra skillnad genom att sträva efter att förbättra teamets, avdelningens och därmed Volvo Car Groups affärsresultat.

Volvo Car Groups ambition är att attrahera och behålla talanger över hela världen och att ta fram det bästa hos sina medarbetare för att förverkliga sina strategiska ambitioner. Därför fokuserar Volvo Car Group på sina medarbetare och strävar efter att lyfta deras prestation och engagemang genom att fokusera på säkerhet och hållbarhet samt att göra livet enklare för Koncernens kunder. Volvo Car Group anser att Koncernen genom detta kan visa sina medarbetare att de bidrar till och är en del av ett större sammanhang. Volvo Car Group strävar efter att vara ett attraktivt val när potentiella medarbetare väljer arbetsgivare och uppmuntrar sina medarbetare att kontinuerligt växa och utvecklas.

Volvo Car Group arbetar aktivt för att göra sin potentiella talangpool så stor som möjligt genom att identifiera möjliga talanger i underrepresenterade grupper, aktivt motarbeta omedvetna fördomar och utveckla nästa generations innovatörer och ledare för Koncernens verksamhet. Till exempel åtog sig Volvo Car Group 2018 att sträva efter ett 50/50-könsbalanserat ledarskap för män och kvinnor. Tanken är att säkerställa ett balanserat inflöde av nya ledare under en given period och därmed över tid justera könsbalansen i ledargruppen till 50/50. Åtagandet avser att öka mångfalden i

Volvo Car Group och därigenom förbättra innovation och prestation. Se ”–Anställda” nedan för en mer detaljerad beskrivning rörande de olika initiativen. Genom en kultur där människor kan vara sig själva och som uppmuntrar och välkomnar olika perspektiv anser Volvo Car Group att Koncernen kan skapa förutsättningar för goda prestationer och högt engagemang. Volvo Car Groups medarbetarundersökning som genomfördes av Glint Inc. (**”Glint”**) i maj 2021 visade att det finns ett stort engagemang bland medarbetarna. Enligt Glints undersökning fick Volvo Car Group ett värde på 76 procent för engagemang av 100, vilket ligger över det globala riktmärket på 74 procent.<sup>14</sup> Undersökningen visade också att Volvo Car Groups medarbetare var särskilt nöjda med sina närmaste kollegor, med möjligheten att vara sig själva i arbetet och med sina bidrag till Volvo Car Groups övergripande prestationer.

Dessutom flyttar Volvo Car Group kompetens såväl inom som utanför organisationen för att anpassa Koncernens organisation till de övergripande strategierna. Exempelvis måste Volvo Car Group, för att vara ledande inom omställningen till direktförsäljning mot kunder online, fullständig elektrifiering, autonom körning och nya mobilitetstjänster, investera kraftigt i bland annat kompetens inom dessa områden. För att genomföra omställningen uppskattar Volvo Car Group att Koncernen kommer behöva cirka 20 miljarder SEK i rörelsekapital, netto, fram till mitten på decenniet. De stora investeringarna i omställningen kommer leda till att investeringarna i icke-fokusområden nedprioriteras och minskar, i syfte att stödja ytterligare tillväxt på längre sikt. Volvo Car Group fortsätter därför att rekrytera aktivt inom prioriterade områden som mjukvaruutveckling och fokuserar på att attrahera de bästa mjukvaruingenjörerna och programmerarna, samtidigt som Koncernen skapar en organisation som är väl utrustad för att vara en miljö av kontinuerlig förbättring och innovation, i motsats till de mer traditionella halvårsvisa mjukvaruuppdateringarna inom bilindustrin.

För att komplettera dessa interna kompetenser samarbetar Volvo Car Group med stora teknikföretag och söker aktivt efter ytterligare externa partnerskap. Detta tillvägagångssätt möjliggör en snabb omställning med gemensamt värdeskapande. Volvo Car Group bedömer att Koncernen betraktas som en attraktiv partner tack vare sin kvickhet, smidighet, öppenhet och nyfikenhet för ny teknik, sitt opretentiösa förhållningssätt och sin samarbetsvilja samt sin kundfokuserade modell. Bland Volvo Car Groups samarbetspartners kan nämnas Google, Luminar och NVIDIA. Se ”–Att bli ledande inom ny teknik: snabbhet och värdeskapande genom intern utveckling och ny centraldatorteknik” ovan.

Volvo Car Group anser att dess struktur är unik inom bilindustrin eftersom att Koncernen utövar operationell kontroll över och konso-liderar sin kinesiska verksamhet på ett sätt som ingen annan västerländsk biltillverkare har kunnat göra hittills, och dess relation till företag inom den större Geely-sfären innebär fördelar genom att parterna gemensamt kan dela befintlig och framtida teknik, samordna upphandlingar och skapa stordriftsfördelar för att generera synergieffekter, ökad konkurrenskraft och långsiktigt värde. Volvo Car Group bedömer att samarbetet med företag inom Geely-sfären har ökat och kommer att fortsätta att öka hastigheten i omställningen av Volvo Car Group. Exempelvis planerar Volvo Car Group att förlita sig på stöd från Ningbo Geely gällande utveckling och

<sup>14</sup>) För ytterligare information, se ”–Anställda” nedan.

tillverkning av, samt visst eftermarknadsansvar för, Volvo Car Groups nästa generations helt elektriska små SUV:ar (Se ”*Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Licensavtal och avtal relaterade till immateriella rättigheter–Utveckling av nästa generations helt elektriska små SUV:ar*”).

Dessutom förväntar sig Volvo Car Group att, genom samarbeten inom Geely-sfären, uppnå industriella synergier tack vare delade modulära arkitektur, fabriker för flera bilvarumärken som anpassar sig efter efterfrågan och möjligheten till gemensamma inköp för hävstångseffekt.

Volvo Car Group anser att de viktiga partnerskap och samarbeten som har skapat långsiktigt värde för Volvo Car Group omfattar bland annat följande:

- *Minskade inköpskostnader genom att utnyttja skalfördelarna i att gemensamt upphandla komponenter från underleverantörer, förhandla fram lägre priser och säkra tillgången till nödvändiga delar:* Det finns hög grad av likhet mellan komponenter som används i olika bilmodeller baserade på samma fordonsarkitektur, särskilt bilar med den gemensamt utvecklade CMA-arkitekturen. Volvo Car Group bildade 2017 ett 50/50-joint venture med Geely Holding, GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd (”**GVAT**”) i syfte att bistå med hanteringen av CMA-arkitekturen och uppnå kostnadsbesparingar vid upphandling genom att utnyttja båda parternas kombinerade produktionsvolym hänförlig till denna teknologi för att förhandla om volymrabatter med underleverantörer. GVATs uppdrag bedöms numera vara i allt väsentligt slutfört och framtida samarbeten mellan olika bolag inom Geely-sfären avses hanteras direkt mellan berörda parter. På detta sätt bedömer Volvo Car Group att Koncernen har kunnat och framgent kommer fortsätta kunna förbättra sin kostnadsmässiga konkurrenskraft i bilproduktionen både i Kina och globalt. Se även ”*Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Joint venture-avtal m.m.–GVAT*”.
- *Förmåga att sprida Volvo Car Groups forsknings- och utvecklingskostnader över en bredare bas:* Delning av forsknings- och utvecklingskostnader mellan Volvo Car Group och till exempel Polestar och LYNK&CO innebär att alla parter har kunnat minska forsknings- och utvecklingskostnaderna per tillverkad bil samt att därigenom öka kapaciteten och hastigheten i att erbjuda ny teknik till kunderna. Volvo Car Group förväntar sig att detta också kommer att underlätta en lönsam omställning till helt elektriska bilar. Dessutom användes CEVT för att utveckla CMA-arkitekturen och investeringskostnaderna delades lika mellan Volvo Car Group och Geely Holding. Volvo Car Group har sedan 2017 använt CMA som arkitekturen för XC40 och sedan oktober 2021 även för C40 Recharge. Dessutom har Volvo Car Group i sitt samarbete med Polestar kommit överens om att använda CMA i modellen Polestar 2 och framtida bilmodeller, exempelvis Polestar 3, kommer att byggas på nästa generations helt elektriska fordonsarkitektur.
- *Mer flexibel användning av Volvo Car Groups och Geely Holdings produktionsanläggningar genom att producera olika bilmärken och modeller i samma anläggningar:* Eftersom bilar som konstruerats med samma grundläggande arkitektur kan byggas på samma tillverkningslinjer har Volvo Car Group möjlighet att använda Volvo Car Groups och Geely Autos kombinerade produktionsanläggningar flexibelt för att maximera resursutnyttjandet och snabbt anpassa sig till förändringar i efterfrågan på olika modeller i olika regioner. Till exempel tillverkar Volvo Car Group bilar baserade på CMA vid

Luqiao-fabriken i Kina.<sup>15</sup> Bland modeller som för närvarande tillverkas vid Luqiao-fabriken kan nämnas XC40 och Polestar 2. Volvo Car Groups fabriker i Charleston, South Carolina, USA och i Chengdu, Kina kommer både att producera Volvobilar och den nya Polestar 3.

- *Distributions- och servicekanaler:* Volvo Car Group har möjlighet att stödja sina intresseföretag globalt, ge återförsäljare skalfördelar och möjliggöra kostnadsbesparingar för sig själv och återförsäljarna. Dessutom kan digitala system, som det system som används i verkstäderna för nedladdning av mjukvara, eventuellt delas mellan Volvo Car Group och dess intresseföretag, till exempel gränssnitt som inte är riktade mot kund. Detta kan underlätta ytterligare synergieffekter.

#### Det strategiska intresseföretaget Polestar: etablerat av Volvo Car Group.

Volvo Car Group har ett strategiskt partnerskap med Polestar, ett progressivt fristående bilmärke för högpresterande elbilar, som etablerats av Volvo Car Group som en del av Koncernens strategiska fokus på elektrifiering och hållbarhet. Volvo Car Groups förvärv av varumärket Polestar 2015 möjliggjorde användningen av varumärket som ett bilmärke och underlättade Polestars expansion på elbilsmarknaden. Polestar har prisbelönta produkter och vann nyligen ”Product Innovation of the Year” för Polestar 2-modellen vid Sustainability Leaders Awards 2021 och tilldelades 2020 utmärkelsen ”Car of the Year” för Polestar 1 och Polestar 2 av Insider.<sup>16</sup> Polestar har också en pipeline av produkter i olika bil kategorier, som fokuserar på premiummarknaden för elbilar. Volvo Car Groups partnerskap med Polestar skapar synergieffekter och fördelar för båda parterna genom gemensam teknikutveckling och gemensam tillverkning, något som också öppnar för skalfördelar genom växande volymer i produktionsanläggningarna. Dessutom kan Volvo Car Group och Polestar dela erfarenheter från respektive företags omnichannel-baserade försäljningsaktiviteter och onlineplattformar. Polestar kan också utnyttja Volvo Car Groups omfattande distributions- och servicenätverk, vilket ger nya affärsmöjligheter för Volvo Car Groups återförsäljare och följaktligen kan förbättra Polestars lanseringstider. Den 27 september 2021 offentliggjorde Polestar att bolaget ingått ett avtal om ett samgående med Gores Guggenheim, ett SPAC-bolag vars värdepapper är noterade på Nasdaq New York. Enligt offentliggörandet är avsikten att Polestar UK (som då kommer att utgöra det nya moderbolaget i Polestar-koncernen) efter genomförandet av ett de-SPAC-förfarande ska noteras på Nasdaq New York under det första halvåret 2022. Enligt samgåendeavtalet förväntas Polestar ha ett implicit företagsvärde (Eng. *implied enterprise value*) om 20 miljarder USD (175,2 miljarder SEK) och ett implicit marknadsvärde<sup>17</sup> (Eng. *implied equity value*) om 21,3 miljarder USD (186,6 miljarder SEK) efter de-SPAC-förfarandet, vilket indikerar att Volvo Car Groups förväntade indirekta inne-

15) I oktober 2021 kom Volvo Car Group och Geely Holding överens om att överföra Luqiao-fabriken från Geely Holding till Volvo Car Group. Efter slutförandet av förvärvet, som planeras att äga rum under det fjärde kvartalet 2021, kommer anläggningen att benämnas Taizhou-fabriken. Se ”*Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Förvärv av Luqiao-fabriken*” för ytterligare information.

16) Edie är ett affärsmedieföretag som lyfter fram hållbarhet, energi och miljö. Edie Sustainability Leaders Awards är ett brittiskt hållbarhetsprisprogram som uppmärksammar människor, projekt och initiativ som accelererar omvandling av affärsmiljöer. Insiders ”Car of the Year” delas ut av den amerikanska finans- och affärsnyhetssidan Business Insider.

17) Marknadsvärdet motsvarar företagsvärdet plus nettokassa. Nettokassan är beroende av den potentiella nivån av inlösen i de-SPAC-förfarandet.

hav om 48,1 procent av aktierna i Polestar skulle värderas till 10,2 miljarder USD (89,4 miljarder SEK). Per den 31 augusti 2021 uppgick det bokförda värdet (beräknat enligt kapitalandelsmetoden) av Volvo Car Groups aktieinnehav i Polestar till 3,2 miljarder SEK.<sup>18</sup> Volvo Car Group kommer kvarstå som den största aktieägaren i Polestar efter genomförandet av de-SPAC-förfarandet. Se även ” – Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar – Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar” nedan.

### Historia och arv

Volvo Car Group grundades i Göteborg av Assar Gabrielsson och Gustaf Larson, med koncepten kvalitet och säkerhet i fokus. 1927 lanserades den första Volvobilen, ÖV4. 1978 omorganiserades

Volvo Car Group som en enhet separat från AB Volvo, och 1999 förvärvades Volvo Car Group av Ford Motor Company (”**Ford**”) och blev en del av Fords Premier Automotive Group fram till 2010.

2010 sålde Ford Volvo Car Group till Geely Holding och därefter genomförde Volvo Car Group en strategisk omställning, från att vara en division inom Fords stora bilverksamhet till att bli ett fristående bolag för premiumbilar. Mellan 2010 och 2015 gjorde Volvo Car Group stora investeringar i teknik, geografisk närvaro och den interna organisationen för att skapa en solid grund för framtida tillväxt. Volvo Car Group har sedan dess kunnat bygga vidare på denna grund för att väsentligt förnya och omfokusera sin produktportfölj, samtidigt som Koncernen fortsätter att expandera sin globala närvaro i Europa, Kina, USA och andra marknader i Nord- och Sydamerika, EMEA-länderna samt APAC-området.

### Milstolpar i Volvo Car Groups historia

År	Händelse
1927	Assar Gabrielsson och Gustaf Larson lanserar den första Volvobilen i Göteborg.
1959	Volvo-ingenjören Nils Bohlin uppfinnar trepunktsbältet.
1964	Öppnar sin fabrik i Göteborg, som fortfarande är Koncernens största produktionsanläggning.
1972	Miljö läggs till Volvos befintliga kärnvärden Säkerhet och Kvalitet. Uppfinnar den bakåtvända barnbilstolen.
1976	Lansering av lambdasonden, världens första katalytiska avgasreningssystem, som minskar skadliga utsläpp från bensinmotorer med upp till 90 procent.
1977–1978	Volvo 240, utrustad med lambdasond, tilldelas American National Environmental Industry Award 1977 och utses till den renaste bilen i USA av California Air Resources Board.
1991	Uppfinnar det strukturella sidokrockskyddet som överför en stor del av kraften vid en sidokrock till balkar, pelare, golv, tak och andra bärande delar i bilen.
1994	Uppfinnar sidokrockkuddar, som är en viktig del av sidokrockskyddet vid förarsätet och främre passagerarsätet för att skydda bröstet och höften hos föraren och passagerare.
1998	Utvecklar krockskyddsgardinen – som monteras längs innertaket på båda sidor av bilen och bidrar till att skydda förare och passagerare i bilens yttre säten i händelse av en olycka. Inför whiplash-skyddet som minskar risken för pisksnärtsskador. Systemet består av energiupptagande ryggstöd och sittdynor samt ett specialutvecklat nackstöd på framsätena.
1999	Förvärvas av Ford från AB Volvo.
2002	Den första SUV-modellen, XC90, börjar tillverkas.
2008	City Safety, en automatisk bromslöning för låga hastigheter, som stödjer förare genom att automatiskt bromsa bilen vid överhängande risk för kollision med ett objekt framför bilen, introduceras. Den globala finanskrisen och en branschöverskridande minskad efterfrågan på bilar påverkar Volvo Car Groups verksamhet.
2010	Förvärvas av Geely Holding från Ford.
2013	En ny familj av fyrcylindriga drivlinor utvecklas, baserad på en arkitektur med en lätt basmotor som ersätter den tidigare drivlinelösningen med fjorton olika motorer. Etablerar sitt produktions-joint venture i Kina med Geely Holding och bygger två produktionsanläggningar i Chengdu och Daqing, Kina, ett steg mot att expandera och etablera närvaro på den kinesiska marknaden.
2014	Den fyraåriga interna utvecklingen av SPA slutförs och den nya generationen XC90 lanseras, den första bilmodellen baserad på SPA, med alla säkerhets- och assistansfunktioner som standard.
2015	Introducerar sitt hållbarhetsramverk OMTANKE och Koncernens första externt kommunicerade hållbarhetsåtaganden med kopplingar till FN:s globala mål för hållbar utveckling.
2017	Lanserar sin elektrifieringsstrategi och blir den första traditionella biltillverkaren som offentliggör en omställning till fullständig elektrifiering.
2018	Motorfabriken i Skövde blir Volvo Car Groups första klimatneutrala produktionsanläggning (när det gäller koldioxidutsläpp). Volvo Car Groups produktionsanläggning i Charleston, South Carolina, USA, färdigställs. Introducerar bilabonnemangstjänsten Care by Volvo. Varumärket M – Volvo Car Mobility – lanseras, en premiumtjänst som ger kunderna personlig tillgång till bilar och tillvalstjänster på begäran. Inleder samarbete med NVIDIA för utvecklingen av en mycket kraftfull, AI-baserad centraldator för nästa generations Volvobilar.
2019	Nya långsiktiga hållbarhetsambitioner presenteras: ambition om att bli ett helt klimatneutralt företag 2040 och att uppfattas som en ledande aktör inom etiskt och hållbart företagande.
2020	XC40 Recharge, Koncernens första helt elektriska bil, börjar tillverkas. Avslutar framgångsrikt sitt största omstruktureringsprogram någonsin, för att ge utrymme för ny kompetens. Covid-19-pandemin påverkar Volvo Car Groups verksamhet och nedstängningar samt begränsningar avseende fri rörlighet och sociala kontakter resulterar i temporära kortsiktiga nedstängningar av dess produktionsanläggningar. Den globala halvledarbristen har en negativ effekt på Volvo Car Groups verksamhet och resulterar i tillfälliga produktionsstopp under 2020 och 2021.
2021	Utför ett antal strukturella förändringar för att förbereda Koncernen för en eventuell börsnotering: innefattande separation av förbränningsmotorverksamheten, omstrukturering av kinesiska joint ventures som äger fabriker och forsknings- och utvecklingscenter samt förvärv av Luqiao-fabriken. Offentliggör sin avsikt att notera sina aktier på Nasdaq Stockholm. Offentliggör att LiDAR kommer att vara standard i nästa generations bilar.

<sup>18)</sup> För Snita Holding B.V., det bolag inom Volvo Car Group som äger aktier i Polestar, uppgår det bokförda värdet till 5,8 miljarder SEK, vilket motsvarar den ackumulerade anskaffningskostnaden.



### Ambitioner för mitten av decenniet

Alla uttalanden i detta avsnitt utgör framåtriktad information. Framåtriktad information är ingen garanti för framtida utveckling och Volvo Car Groups faktiska resultat kan komma att skilja sig från ambitionerna för mitten av decenniet. Sådana avvikelser kan vara betydande på grund av många faktorer, inklusive de som redogörs för ovan och i "Riskfaktorer". Investerares uppmanas att inte fästa otillbörlig vikt vid något av nedanstående uttalanden.

Volvo Car Group strävar efter att bli ledande på premiummarknaden för elbilar, att vara en uppskattad samarbetspartner och att vara med och aktivt bidra till att etablera ny global standard för bilindustrin. För att uppnå dessa mål har Volvo Car Group antagit följande ambitioner för mitten av decenniet:

- Årlig försäljning om 1,2 miljoner bilar
- EBIT-marginal om 8–10 procent
- Minskning med 40 procent av de genomsnittliga koldioxidutsläppen per bil från 2018 till 2025
- 50 procent av försäljningen ska utgöras av helt elektriska bilar
- 50 procent av mjukvaruutvecklingen internt

- 50 procent av försäljningen via onlinekanaler
- Ett förstahandsval när det gäller val av arbetsgivare och utvecklingspartner

För mer information om Volvo Car Groups hållbarhetsrelaterade ambitioner, se "–Hållbar utveckling–Hållbarhetsmål" nedan.

### Utdelningspolicy

Utdelningsnivåerna kommer utvärderas årligen baserat på Volvo Car Groups resultat efter skatt, finansiella ställning och investeringsbehov.

Volvo Car Groups fokus kommer vara att leverera enligt sin *fastest transformer-* och tillväxtstrategi genom att försöka nå de uppsatta ambitionerna för mitten av decenniet. Volvo Car Groups kapitalisering och likviden från Erbjudandet förväntas säkra möjligheten till Volvo Car Groups omställning även vid ett sämre marknadsläge. I takt med att omställningen ger effekt på medellång sikt är det Koncernens ambition att öka utdelningsnivåerna mot historiska nivåer och branschgenomsnittet. Se "Aktier och aktiekapital–Vissa rättigheter kopplade till aktierna–Rätt till utdelning och överskott vid likvidation" för mer information.







**Volvomodeller**

Volvo Car Group konstruerar, utvecklar, tillverkar och säljer för närvarande en rad premiumbilar, inklusive SUV:ar, sedaner och kombi-bilar. Volvo Car Groups fokuserade utbud av premiumbilar är välkända för sin design, säkerhet och tekniska innovationsnivå.

Volvo Car Group kategoriserar sina bilar efter modellserie (40, 60 och 90) samt karosstyp (SUV (XC), Sedan (S), Kombi (V) och den nyligen lanserade Crossover (C)). Sedan 2019 har alla nylanserade modeller varit möjliga att få med någon form av elmotor som tillval – helt elektrisk, laddhybrid (Recharge-serien) eller som mildhybrid. För närvarande innefattar Volvo Car Groups helt elektriska modeller XC40 Recharge och C40 Recharge. Laddhybriderna innefattar alla modeller förutom C40, vilket är den första modellen som bara erbjuds som en helt elektrisk version.

**SUV-modeller (XC)****XC40****XC60****XC90****Sedan-modeller (S)****S60****S90****Kombi-modeller (V)****V60****V90****Crossover-modeller (C)****C40**

 Laddhybrid och förbränningsmotor  
 Helt elektrisk

Nedanstående tabell visar Volvo Car Groups försäljningsvolym<sup>(1)</sup> per karosstyp respektive modell för de angivna perioderna:

Bilar	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
<b>SUV (XC)</b>					
XC40	118 121	68 359	185 406	139 847	75 828
XC60	113 500	78 761	191 696	204 981	189 459
XC90	54 177	37 273	92 458	100 729	94 182
<b>Sedaner (S)</b>					
S60	26 359	20 458	52 251	42 795	40 499
S90	25 653	18 455	46 027	56 355	57 142
<b>Kombi (V)</b>					
V40 <sup>2)</sup>	26	2 352	3 394	51 542	77 587
V60	31 225	31 273	64 912	68 577	54 095
V90	11 696	12 386	25 569	40 621	53 461
<b>Totalt</b>	<b>380 757</b>	<b>269 962</b>	<b>661 713</b>	<b>705 452</b>	<b>642 253</b>

1) Försäljningsvolym i denna tabell avser försäljning till slutkunder (inklusive viss andel bilar som används som låne- och utställningsbilar) och är ett mått som är branschstandard för att mäta efterfrågan från slutkunder.

2) Volvo Car Group började planenligt att fasa ut V40 i slutet av 2019.

## Produktutveckling

### Design

Volvo Car Groups bilar är designade och utvecklade av prisbelönta team vid Koncernens designcentrum i Göteborg, Shanghai, Kina och Sunnyvale i Kalifornien, USA, vilka har fått många utmärkelser, främst inom design, produktutveckling, säkerhet och teknik. Exempel är European Car of the Year 2018 för XC40, utdelat av en jury bestående av fordonjournalister från över 20 länder<sup>19</sup>, Beste Design Neuheit 2018, Sieger Mittelklasse för V60, utdelat av Auto Motor und Sport samt Best Cars 2019, Obere Mittelklasse Import Wertung för V90 och S90, tilldelat av Auto Motor und Sport.<sup>20</sup> Volvo Car Groups designprocess i tre steg fokuserar på funktionalitet, kvalitet och precision när det gäller detaljer och visuella uttryck. Volvo Car Group anser att Koncernens bilar är avancerade, säkra och funktionella. Dessutom anser Volvo Car Group att Koncernens svenska arv och koppling till den skandinaviska livsstilen återspeglas i designen av dess bilar. Som en del av Volvo Car Groups elektrifieringsstrategi kommer implementeringen av helt elektriska bilar kräva att vissa befintliga modeller får en ny design, eftersom elektrifieringsprocessen representerar en utveckling som är större än bara en förändring av drivlinan, där en mer långtgående förändring i bilars design krävs för att uppnå produktens optimala energieffektivitet.

### Teknik

Kundernas ständigt föränderliga förväntningar formar den tekniska utvecklingen inom bilindustrin. För att bevara lyhördheten för förändringar i kundernas förväntningar har Volvo Car Group investerat kraftigt i utvecklingen av tekniskt avancerade bilar och Volvo Car Group anser att Koncernen ligger i framkant när det gäller att dra

nytta av aktuella trender på premiummarknaden, inklusive fordons- och motorarkitektur, elektrifiering, säkerhet, autonom körning, koldioxidutsläpp och uppkoppling. Volvo Car Group presenterade 2021 sin centraldatorarkitektur, som förväntas lanseras 2022 och som kommer att ingå i alla nästa generations elektriska fordonsarkitekturer med förväntad produktionsstart 2023, vilket möjliggör kortare uppdateringscykler för mjukvaran samtidigt som den ger bilen större processorkraft. Syftet med att inkludera denna teknik är att skapa en bättre upplevelse för kunderna (inklusive nya och kontinuerligt förbättrade mjukvarufunktioner). Volvo Car Group har mer än fördubblat sin kapacitet för intern mjukvaruutveckling under de senaste fem åren och förväntar sig att denna trend kommer att fortsätta. Volvo Car Group förväntar sig att omställningen till att utveckla mjukvara internt kommer att göra det möjligt för Koncernen att skapa nya kunderbjudanden och bättre kontrollera kostnader, öka utvecklingshastigheten och öppna upp ytterligare förutsättningar för tredjepartsinnovationer.

### Fordonsarkitektur

Volvo Car Group använder för närvarande två fordonsarkitekturer som utvecklats internt – SPA och CMA. CMA har utvecklats sedan 2014 i samarbete med CEVT och Ningbo Geely. SPA utvecklades internt mellan 2010 och 2014. Som ett resultat av dessa två nya flexibla modulära arkitekturer bedömer Volvo Car Group att Koncernen har dragit nytta av de gemensamma egenskaperna mellan SPA och CMA och därigenom skapat skalfördelar, sänkt kostnaderna för utveckling av nya modeller och förkortat lanseringstider. Tack vare detta förväntar sig Volvo Car Group att även dess framtida bilar kommer produceras på plattformar som möjliggör kostnadsdelning. För tillfället utvecklas en ny elektrisk centraldatorarkitektur för nästa generations helt elektriska bilar.

### Nuvarande generationens fordonsarkitektur

#### SPA

SPA är en global, komplett fordonsarkitektur som utvecklades internt mellan 2010 och 2014. XC90, som lanserades 2015, var den första bilen som tillverkades baserat på SPA. Som en av hörnstenarna i Volvo Car Groups produkter använder SPA gemensamma moduler och skalbara system och komponenter, vilket gör det möjligt att tillverka en rad bilar med olika komplexitet på samma fordonsarkitektur. Arkitekturen är mycket flexibel och möjliggör förbättringar av tekniska funktioner som köregenskaper, elektrifiering, säkerhet, uppkoppling och inredning. Till exempel kan SPA förses med en förhöjd tunnel mellan framsätena för kraftöverföring och därmed användas för laddhybrider. Eftersom olika bilmodeller som utvecklats baserat på SPA, inklusive alla 60- och 90-modeller, kan tillverkas på samma produktionslinje kan Volvo Car Group skapa betydande skalfördelar och kontrollera produktionskostnaderna mer effektivt.

#### CMA

Volvo Car Group har sedan 2014, tillsammans med Ningbo Geely och CEVT, utvecklat CMA, en arkitektur för C-segmentet, för Koncernens mindre kompaktbilar (till exempel XC40). Utvecklingskostnaderna för CMA delas lika mellan Ningbo Geely och Volvo Car Group. Ningbo Geely stod för kostnaden för de initiala investering-

19) Källa: [www.caroftheyear.org/winners/2018/index.php](http://www.caroftheyear.org/winners/2018/index.php).

20) Auto Motor und Sport är en tysk biltidskrift som ges ut var fjortonde dag av Motor Presse Stuttgart.

arna i forskning och utveckling som krävdes för att utveckla fordonsarkitekturen. Tekniken bakom CMA ägs av Ningbo Geely. Volvo Car Group har dock en oåterkallelig och evig licens att använda tekniken och betalar en licensersättning, som har samordnats av GVAT (för ytterligare information om GVAT, se *”Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Licensavtal och avtal relaterade till immateriella rättigheter–Avtal med Ningbo Geely avseende CMA-plattformen”*).

CMA är en modulär fordonsarkitektur som möjliggör utveckling av olika bilar med olika prestandanivåer som kan byggas på samma fordonsarkitektur. Detta säkerställer att Volvo Car Group kan skapa skraddarsyddna lösningar. Volvo Car Groups första bil producerad på CMA, XC40, började produceras i Gent, Belgien 2017. Med CMA kan Volvo Car Group och Geely Holding dela kostnaderna för utveckling av komponenter, system och andra delar till olika modeller av mindre bilar med varierade prestandanivåer och utnyttja Geely Holdings inköps- och upphandlingsnätverk i Kina. CMA har redan från början utformats för att omfatta elektrifiering och erbjuder dubbelmotoriga laddhybrider samt helt elektriska modeller.

#### Kommande elektrisk centraldatorarkitektur

Den kommande elektriska centraldatorarkitekturen baseras på skalbara moduler för mjukvara och hårdvara som definieras av en uppsättning gränssnitt, system och komponenter som utgör en gemensam struktur genom vilken olika produkter effektivt kan utvecklas och tillverkas. Den modulära grunden tillhandahåller moduler, komponenter, mjukvara och modeller för skalbarhet som behövs för att kunna erbjuda den önskade prestandan och kostnadsspannet. Den ändamålsbyggda arkitekturen är skild från arvet från förbränningsmotorer, vilket bidrar till bättre integration av karosser, inredning, kupéutrymme, elektronik, motorer och strukturer för energitillförsel. Genom förenklingar av förardelen, elektronik och karosstruktur bedömer Volvo Car Group att relevanta kostnader (inklusive kostnaderna för tillverkning och material) kan sänkas väsentligt. Genom att använda centraldatortekniken kan elektroniska styrenheter, kablar och ytterligare strukturella komponenter elimineras och den övergripande designkomplexiteten kan reduceras. Plattformen är utformad för att kunna användas för ett antal bilmodeller i ett brett spann och Volvo Car Group bedömer att delning av arkitektur och moduler inom Geely-sfären kan ge ökade skalfördelar och därigenom minska kostnaderna för material, utveckling samt för tillverkning.

#### Motorarkitektur

##### Drivlinearkitektur

Volvo Car Group introducerade 2013 en ny drivlinearkitektur, Volvo Engine Architecture (**”VEA”**), med hög specifik prestanda, en modulär lätt basdrivlina med låg bränsleförbrukning. VEA ersatte sju drivlinearkitekturer med en enda, baserad på två olika motorer, kallad Drive E-drivlinan. Drive E-drivlinan består av två 4-cylindriga motorer (diesel- och bensinversioner), vilka var förberedda för framtida elektrifiering och laddhybridlösningar och täckte hela drivlineutbudet, från instegsnivå till hög prestanda. Genom att använda VEA har Volvo Car Group kunnat dra nytta av skalfördelar, ökad produktions effektivitet och flexibilitet på grund av likheten i drivlinans fästen och komponenternas gemensamma egenskaper.

Sedan 2017 har Volvo Car Group upphört att investera i utveckling av nya dieselmotorer och har åtagit sig att avyttra sin befintliga förbränningsmotorverksamhet. Koncernen kommer endast att behålla ett minoritetsäggande (som ger insyn i verksamheten samt vissa bolagsstyrningsrättigheter) i ett joint venture med Geely Holding kring förbränningsmotorer för att främja Koncernens elektrifieringsstrategi. Se *”–Styrkor och strategier–Fullständig elektrifiering: att bli ledande inom det snabbväxande premiumsegmentet för elbilar”* ovan samt *”Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten”* för en mer detaljerad diskussion om utfasningen av förbränningsmotorer inom Volvo Car Group.

#### Elektrifiering

Till följd av ökat miljömedvetande, ett skifte av kundernas preferenser och lagstadgade begränsningar av koldioxid- och kväveoxidutsläpp blir bilindustrin alltmer elektrifierad. Volvo Car Group anser att elektrifiering är avgörande i Koncernens framtida verksamhet och ett viktigt sätt att skapa mer hållbar mobilitet och minska klimatförändringar. Därför har Volvo Car Group implementerat en elektrifieringsstrategi som syftar till att minska koldioxidutsläppen, anpassa Koncernens globala verksamhet till Parisavtalets mål avseende koldioxidneutralitet och att göra det så bekvämt som möjligt för kunder att äga en elbil. Som en del av sitt hållbarhetsarbete var Volvo Car Group den första traditionella biltillverkaren som offentliggjorde ett åtagande att fasa ut dieselmotorer. Sedan 2017 utvecklar Volvo Car Group inte längre nya dieselmotorer och sedan 2019 erbjuds alla nya Volvomodeller med eldrift.

I mars 2020 invigde Volvo Car Group en helt ny batterimonteringslinje vid sin fabrik i Gent i Belgien, som förberedelse för produktionen av Volvo Car Groups första helt elektriska bil, XC40 Recharge. C40 Recharge är Volvos första bilmodell som är konstruerad endast för helelektrisk drift. Modellen säljs direkt online på utvalda marknader. Produktionen av C40 Recharge inleddes i oktober 2021.

Volvo Car Group öppnade 2020 ett helt nytt laboratorium för elmotorer i Shanghai i Kina, för att utveckla och testa elbilskomponenter. Volvo Car Group kommer att montera elmotorer i Skövde, som en verksamhet fristående från den separerade förbränningsmotorverksamheten. Initialt görs detta med hjälp av den separerade motorfabriken och på sikt genom att Koncernen etablerar en komplett egen produktion av elmotorer till mitten av decenniet. Volvo Car Group planerar att investera 700 MSEK i detta initiativ under de kommande tre åren.

Volvo Car Group bedömer att dess elektrifieringsstrategi kommer skapa betydande interna kompetenser som kommer att resultera i ett antal viktiga fördelar, inklusive Volvo Car Groups förmåga att tillverka sina egna, hållbara komponenter och system för att säkra kunskap genom intern utveckling, för att realisera potentiella kostnadsminskningar, förbättra utvecklingshastigheten och kvaliteten på dess komponenter och system samt för att öka energieffektiviteten och -utvecklingen som kan anpassas till den interna mjukvaruutvecklingen.

### Batterier

Batteriproduktion blir ett allt viktigare område för Volvo Car Group. Förutom befintliga batterilaboratorier i Kina och Sverige etablerade Volvo Car Group i mars 2020 nya batterimonteringslinjer i Gent, Belgien och i Luqiao, Kina, i linje med Volvo Car Groups elektrifieringsstrategi. Volvo Car Group använder litiumjonbatterier i sina elbilar och har ingått långsiktiga avtal med batteritillverkare för att säkerställa globala leveranser av litiumjonbatterier. Koncernen är medveten om de sociala och miljömässiga risker som är förknippade med litiumjonbatterier, inklusive användningen av kobolt, koppar, litium och glimmer, och strävar efter att säkerställa att dess kunder kan köra eldrivna Volvobilar med trygghet i att materialet till batterierna har utvunnits på ett ansvarsfullt sätt. Koncernen arbetar proaktivt med sina leverantörer för att säkerställa full transparens och spårbarhet i leverantörskedjan för kobolt, tenn, tantal, volfram och guld. Under 2019 offentliggjorde Volvo Car Group att blockchain-teknik kommer att tillämpas för att garantera spårbarhet för kobolt som används i batterier. Under 2020 utvidgades blockchain-spårbarheten till att omfatta isoleringsplattor av glimmer, alla kritiska råvaror i batterier och koldioxidutsläpp från batteritillverkningen. Volvo Car Group har också en batteristrategi för att hålla batterierna verksamma i bilen så länge som möjligt, vilket omfattar service och återtillverkning. I slutet av batteriets livslängd ska de återvinnas, potentiellt i ett slutet kretslopp, hos externa partners. Volvo Car Group ingick 2019 långsiktiga leveransavtal med batteritillverkarna Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL) och LG Chem Ltd avseende litiumjonbatterier. Dessutom har Volvo Car Group ingått en icke-bindande avsiktsförklaring med den svenska batteriutvecklaren och -tillverkaren Northvolt om leverans av battericeller och etableringen av joint venture avseende forskning och utveckling samt produktion av battericeller, som är skräddarsydda för att driva nästa generations helt elektriska bilar från Volvo och Polestar. Genom det planerade partnerskapet med Northvolt förväntar sig Volvo Car Group att skapa tillgång till väl fungerande och kostnadseffektiva högkvalitativa, hållbara batterier genom tillgången till Northvolts betydande erfarenhet inom hållbara battericeller och kemikalier som Volvo Car Group kan samordna med sin betydande expertis inom fordonsintegration. Volvo Car Group bedömer att dess batterikostnader kommer att minska med 40 procent till 2025. Volvo Car Group förväntar sig att batterierna som erhålls genom ett avtal med Northvolt främst kommer användas i tillverkningen i Europa och Volvo Car Group avser att införskaffa batterier från andra partners runtom i världen för att säkra leverans till den snabbt växande elbilsmarknaden. Se ”Leverantörskedja och upphandling” nedan och ”Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Joint venture-avtal m.m.–Planerat partnerskap och joint ventures med Northvolt” för ytterligare information.

### Autonom körning

Volvo Car Group arbetar med innovation inom bilsäkerhet och har en historia av att leda utvecklingen av avancerade förarstödsystem. Under Volvo Car Groups historia har Koncernen introducerat funktioner för avancerade förarstödsystem som City Safety, ett standardutbud av autobromsfunktioner som innefattar kollisionsförebyggande och mildrande tekniker, samt världens första funktion som automatiskt bromsar i korsningar. Volvo Car Group anser att

trafiksäkerheten kan revolutioneras genom ett successivt, säkert och ansvarsfullt införande av teknik för autonom körning. Utvecklingen inom dessa nyckelområden ger möjlighet att ytterligare öka förarsäkerheten, minska antalet skadade och döda i trafikolyckor och radikalt förbättra trafiksäkerheten för samhället som helhet. Med utgångspunkt i sin erfarenhet av att utveckla funktioner för autonom körning avser Volvo Car Group att införa en ny funktion som kallas One Pilot i nästa generations bilar som baseras på den kommande helelektriska fordonsarkitekturen. One Pilot-funktionen ska under vissa körförhållanden tillåta autonom körning utan bevakning och avses lanseras efter att den har verifierats som säker för användning på specifika geografiska platser. One Pilot ska stötta förare genom tre olika användningslägen, Drive, Cruise och Ride, vilka avses förbättras och utvecklas kontinuerligt av Volvo Car Group. Drive-läget ska hjälpa förare att undvika att krocka genom att förse dem med varningar och information samt genom automatisk inbromsning och styrinsatser. Cruise-läget ska förbättra körupplevelsen genom att kontrollera fordonet under förarens överinseende, samtidigt som samma säkerhetsstandarder som under Drive-läget bibehålls. I Ride-läget behöver förarna inte manövrera ratten och bilarna avses fungera på egen hand. Ride-läget, som avses att först introduceras för motorvägskörning, förväntas erbjudas på ett begränsat antal geografiska platser och kommer att expanderas gradvis. Nästa generations helelektriska fordonsarkitektur från Volvo Car Group planeras vara tillgänglig som hårdvarumässigt klar för autonom körning 2022. Utöver detta förväntar sig Volvo Car Group att Zenseact, ett fristående bolag inom Volvo Car Group med fokus på utvecklingen av mjukvara för autonom körning, kommer tillhandahålla mycket kapabla förarassistansfunktioner samt oövervakade autonoma körfunktioner för nästa generations Volvobilar.

I maj 2020 offentliggjorde Volvo Car Group ett partnerskap med Luminar, ett sensor- och mjukvaruföretag inom teknik för autonom körning i vilket Volvo Car Group äger en minoritetsandel. Luminar ska leverera högpresterande LiDAR- och perceptionsteknik för nästa generations Volvobilar. LiDAR-tekniken gör det möjligt för bilar att upptäcka var det finns hinder (vilket kameror och radar inte kan åstadkomma ensamma). Denna teknik är därför avgörande för den perception och det säkra beslutsfattande som krävs för säker autonom körning i höga hastigheter och i komplexa miljöer och denna teknik förbättrar samtidigt säkerhetsprestandan.

Förutom att erbjuda autonoma bilar till kunder på längre sikt ser Volvo Car Group en möjlighet att erbjuda bilar med redundanta system för styrning, drivning och bromsning till operatörer av obemänskade taxibilar, även kallade robottaxi, vilket är bilar för delad mobilitet i affärsmodeller baserade på taxi- och skytteltrafik. Från 2016 till 2021 utvecklade Volvo Car Group tillsammans med Uber Apparate B.V. (”Uber”) redundanta system för bilar med möjlighet att införliva den senaste utvecklingen inom teknik för autonom körning, till och med helt autonoma bilar, en verksamhet som Uber under 2021 har överlåtit till Aurora. Inom ramen för robottaxiprojektet äger Volvo Car Group de gemensamt utvecklade immateriella rättigheterna kring design, tillverkning, modellering och testning av basbilarna med teknik för autonom körning. I juni 2020 offentliggjorde Volvo Car Group ett partnerskap med Waymo. Som ett resultat av detta partnerskap avses Waymo att vara Volvo Car Groups exklusiva partner för autonoma bilar för Nivå 4. Waymo och

Volvo Car Group avser att samarbeta för att integrera Waymos teknik för autonom körning, Waymo Driver, i Volvo Car Groups elektriska fordonsarkitektur för appbaserade taxitjänster. I april 2021 offentliggjorde Volvo Car Group ett strategiskt samarbetsavtal med DiDi Autonomous Driving ("DiDi"), enheten för teknik för autonom körning inom Didi Chuxing, en stor kinesisk teknikplattform för mobilitet. I slutet av 2020 försåg Volvo Car Group DiDi med ett antal XC90-bilar utrustade med reservsystem för funktioner och kraftförsörjning och under det tredje kvartalet 2021 har Volvo Car Group försett DiDi med ytterligare XC90-bilar och kommer fortsätta att samarbeta med DiDi för att integrera den tillkommande mjukvara och hårdvara som krävs för att göra produkterna fullt redo för autonom körning. Som ett resultat av detta strategiska samarbete förväntas Volvobilar bli de första som integrerar DiDi:s nya hårdvaruplattform, DiDi Gemini, för autonoma bilar samt en hårdvaruplattform avsedd att i framtiden användas för appbaserade taxitjänster i DiDis nätverk så att dessa system på sikt tillåter att robottaxibilar kan framföras utan säkerhetsförare ombord.

### Uppkoppling

Volvo Car Group har utvärderat hur bilar kan användas i takt med att de utvecklas till digitala mjukvaruprodukter som i allt högre grad ses som datorer på hjul och som användarna förväntar sig ska vidareutvecklas i samma takt som andra digitala produkter och tjänster som används i det dagliga livet. Genom att lagra, analysera och agera på verkliga data och användningsmönster från den anslutna bilen kan biltillverkare skapa interna fördelar, som optimering av garantikostnader, återkoppling till forskning och utveckling samt förbättrad hantering av kundrelationer. Volvo Car Group strävar efter att förbättra och utöka mjukvarutjänsterna i bilen under dess livstid genom att låta mjukvaran uppdateras med OTA-teknik. Detta syftar till att öka kundnöjdheten och att hjälpa Volvo Car Group att skapa tillkommande intäktsströmmar genom att aktivera funktioner på begäran och utöka abonnemangen. Eftersom snabbhet är nyckeln till digital utveckling strävar Volvo Car Group efter att tillämpa de bästa digitala lösningarna från externa partners och mjukvara med öppen källkod i kombination med egenutvecklad mjukvara. Ett exempel är lanseringen av XC40 Recharge där det ingår OTA-nedladdningar och världens första integrerade Android Automotive-operativsystem som utvecklats i samarbete med Google. Android Automotive är ett operativsystem (OS) som tillhandahåller en sammanhängande mjukvaruplattform. Systemet binder samman underliggande operativsystem och innehåller fordons- och molnfunktioner samt offentliga applikationsprogrammeringsgränssnitt (Eng. *application programming interfaces*, "APIs") för mjukvaruprodukter från tredje part samt skyddade APIs för interna, kontrollerade mjukvaruprodukter. I enlighet med Volvo Car Groups övertygelse om att kunder vill ha enkelhet, användarvänlighet och säkerhet från operativsystem är det utformat med enkla och fokuserade skärmar, med en plattform som tillåter kunder att ansluta till de utvecklingssystem som de önskar och som kontinuerligt kommer att utvecklas och uppdateras med ny mjukvara. Operativsystemet gör det möjligt för Volvo Car Group att kunna implementera Google Maps och Google Assistant i sina bilar samt tillhandahålla Autonavi (en stor kinesisk leverantör av GPS-kartor som ger förare rutförslag baserat på den återstående batteriladdningen i bilen) och iFlytek (en leverantör av röststyrning) till kinesiska kunder. Den säkerhetsmässiga vinsten är

att Android Automotive voice assistant ska låta kunderna styra funktioner i bilen som temperatur, inställning av destination eller uppspelning av vald musik och podcasts i stort sett på samma sätt som de är vana vid på sina telefoner, genom handsfree-interaktion under körning. Integrationen minskar risken för att distraheras under körning och hjälper föraren att hålla händerna på ratten och blicken på vägen. Dessutom underlättar Volvo Car Group tillgängligheten och därmed sammanlänkningen av appar från öppna apputvecklare som är representerade i Huawei AppGallery och Google Playstore för sina kunder, eftersom Koncernen anser att de öppna utvecklingssystemen och sammanlänkningen av appar har betydande tillväxtpotential. I juli 2021 ingick Volvo Car Group och teknikföretaget ECARX Technology Co., Ltd ("ECARX") (som kontrolleras av Bolagets styrelseordförande) ett avtal om att etablera ett joint venture, främst för att utveckla infotainmentrelaterad mjukvara kopplad till den öppna Android-plattformen. Plattformen kommer att dela samma grund som Android Automotive-operativsystem, med skillnader i appdesign och användarupplevelse. Joint ventureföretaget är tänkt att förse båda företagen med snabb teknisk utveckling, förbättrad kostnadseffektivitet och nya intäktsströmmar samt att expandera utvecklingen av Volvo Car Groups befintliga plattform för infotainmentsystem. Se "*Legala frågor och kompletterande information – Väsentliga avtal – Investeringsavtal – Investeringsavtal med ECARX avseende infotainmentsystem*" för ytterligare information.

Förutom att utveckla dessa mjukvarufunktioner omvärderar Volvo Car Group den digitala arkitekturen för nästa generations bilar, inklusive hårdvarufunktioner i ett centraliserat datorsystem, sensorer för autonom körning, 5G-uppkoppling och molnlösningar, som gör det möjligt att kontinuerligt uppgradera och förbättra bilar med mjukvara och tjänster som sträcker sig från realtidskartor till funktioner för avancerade förarstödsystem och oövervakad autonom motorvägskörning. Volvo Car Group utvecklar dessa system i nära samarbete med partners som NVIDIA för sensor- och beräkningsplattformar och Luminar för sensorer. I januari 2020 offentliggjorde Volvo Car Group ett samarbete med China Unicom (Hong Kong) Limited ("**China Unicom**"), ett stort kinesiskt telekomföretag, för att undersöka, utveckla och testa fordonstillämpningar för 5G-teknik och framväxande teknik för vehicle to everything-teknik ("**V2X**") på den kinesiska marknaden. Med 5G-tekniken, som kan överföra mer data vid högre hastigheter än föregångaren 4G (vilket resulterar i kortare svarstider), förväntas det bli möjligt att införa fler applikationer i bilen som främjar säkerhet, kundkomfort och autonom körning, såsom trafikvarningar och omledningar, lokalisering av lediga parkeringsplatser och enklare på- och avfart vid motorvägskörning. Volvo Car Group bedömer att samarbetet med China Unicom kommer att göra Volvo Car Group bättre förberett för regionala standarder för V2X-teknik och skapa en stark V2X-närvaro i Kina.

### Forskning och utveckling

Volvo Car Groups mycket avancerade globala produktutvecklingsplattform består av forsknings- och utvecklingsanläggningar i Sverige, Danmark, Kina och USA. Volvo Car Groups forsknings- och utvecklingsplattform stödjer Koncernens syfte att ge sina kunder frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Volvo Car Group fortsätter att investera i forskning och utveckling för att



stärka sin produktportfölj, i syfte att uppfylla kundernas förväntningar och myndigheternas krav. Under de senaste åren har forskning och utveckling huvudsakligen fokuserat på elektrifiering, autonom körning och uppkoppling. I samarbete med andra företag och institutioner har Volvo Car Group utvecklat ett antal betydande tekniska förbättringar, bland annat dess nuvarande och framtida generations fordonsarkitekturer, laddhybrider samt helt elektriska bilar. Den 30 juni 2021 förhandsvisade Volvo Car Group konceptbilen Volvo Concept Recharge, som är avsedd att representera framtiden för den helt elektriska bilen och centraldatorn som kommer att införas i bilarna med förväntad lansering 2022 och produktion 2023. Avsikten är att samtliga framtida Volvomodeller ska använda Volvo Car Groups eget operativsystem, VolvoCars.OS. Volvo Car Groups forsknings- och utvecklingskostnader uppgick till 11 362 MSEK, 11 446 MSEK, 10 903 MSEK respektive 7 148 MSEK under 2020, 2019, 2018 respektive under det första halvåret 2021. Detta motsvarade 4,3 procent, 4,2 procent, 4,3 procent respektive 5,0 procent av Koncernens totala omsättning för samma perioder.

För att utveckla allt säkrare bilar baserar Volvo Car Group sin forskning och utveckling på verkliga data. I många fall har Koncernen infört bilsäkerhetsfunktioner innan de har krävts av lagstiftning och för typgodkännande och har till viss del bidragit till utformningen av sådan lagstiftning och sådana krav. När exempelvis Insurance Institute for Highway Safety ("IIHS")<sup>21</sup> 2012 introducerade scenariot "small overlap crash" som en del av sin säkerhetsbedömning hade Volvo Car Group redan konstruerat sina bilar för detta scenario, baserat på forskning från 1990-talet. Dessutom bidrar Volvo Car Group ofta med sin säkerhetskunskap till trafiksäkerhetsorganisationer globalt och Koncernen fortsätter proaktivt sina samtal med bilsäkerhetsorganisationer som European New Car Assessment Program ("Euro NCAP")<sup>22</sup> och IIHS. Som ett resultat av sådana bidrag införde Euro NCAP 2009 ett test av whiplasheffekter vid påkörning bakifrån.

#### Trafiksäkerhetsteam

Volvo Car Group inrättade 1970 ett omfattande forskningsprogram för undersökning av trafikolyckor ("Trafiksäkerhetsteamet"), som samlar in data från trafikolyckor med Volvobilar runt om i Sverige för att bättre förstå vad som händer under en kollision. Forsknings- och utvecklingsteamet använder dessa uppgifter för att skapa och utveckla designprogram. Ytterligare uppgifter samlas in av Trafiksäkerhetsteamet genom olycksrekonstruktioner, datasimuleringar och krocktester i Volvo Car Groups krocklaboratorium i Göteborg, som används i designprocessen. Volvo Car Group beslutade 2019 att dela resultaten från mer än 40 års forskning från sitt Trafiksäkerhetsteam, inklusive data om både kvinnor och män inblandade i olyckor, som en del av initiativet "lika fordon för alla", eftersom de flesta biltillverkare tillverkar bilar enbart baserat på data där de använt dockor utformade som män i krocktesterna, vilket innebär att kvinnor löper en högre risk för skada eller död i trafiken än män.

21) IIHS, Insurance Institute for Highway Safety, är en oberoende ideell vetenskaplig och utbildande organisation som arbetar för att minska dödsfall, personskador och materiella skador från motorfordonskollisioner genom forskning och utvärdering och genom utbildning av kunder, beslutsfattare och säkerhetspersonal.

22) Euro NCAP är ett frivilligt europeiskt program för bedömning av bilsäkerhet, som stöds av flera europeiska regeringar och av EU.

Volvo Car Group kommer fortsatt bidra till detta initiativ genom att tillhandahålla anonymiserade realtidsdata från säkerhetsteknologin "hazard light alerts" och "slippery road alert" och visa hur säkerhetsteknik kan utvecklas för att skydda väganvändare med Volvo Car Groups säkerhetsinnovation som exempel.

Med nästa generations helt elektriska bilar, utrustade med LiDAR, radar, kameror och ultraljudssensorer, bedömer Volvo Car Group att bilarna kommer att kunna samla in verklig realtidsdata som kan påskynda olycksforskningsprocessen från år till dagar. Med realtidsdata som samlas in dagligen kommer Trafiksäkerhetsteamet kunna arbeta snabbare och mer precist än förut för att analysera orsaken till de upptäckta olyckorna.

#### Produktsäkerhet

Säkerhet är en integrerad del av Volvo Car Groups varumärke och värderingar och Volvo Car Group anser att säkerhet ska ligga till grund för Koncernens hela verksamhet. Volvo Car Group fortsätter att utveckla säkerheten i sina produkter, för att uppfylla sin vision om noll kollisioner och dess bilmodeller har ansetts vara bland de säkraste bilarna på marknaden enligt IIHS och Euro NCAP. Volvo Car Group fortsätter att utveckla ny säkerhetsteknik med fokus på tre huvudområden: funktioner för avancerade förarstödsystem, autonom körning och förarbeteende – områden som Koncernen bedömer ger ytterligare möjligheter att höja säkerheten och minska antalet skadade och döda i trafiken.

Volvomodeller erbjuder säkerhetsfunktioner och -lösningar som Volvo Car Group anser är mycket omfattande och tekniskt avancerade, inklusive säkerhetsteknologier som var två av de första i världen: dels ett säkerhetspaket som skyddar föraren och passagerarna mot situationer då bilen riskerar att köra av vägen – inklusive "Safe Positioning", "Lane Keeping Aid", "Driver Alert Control" och "Rest Stop Guidance", dels en autobromsfunktion som fungerar även i korsningar. Volvo Car Group införde 2017 ett system som upptäcker om en förare är på väg att köra av vägen oavsiktligt i samband med lanseringen av XC40. Volvo Car Group introducerade 2017 City Safety med styrstöd i XC60. Funktionen hjälper föraren att vidta undvikande åtgärder i hastigheter mellan 50 och 100 km/h. Både S90 och V90 innehåller ett standardsäkerhetspaket som Volvo Car Group bedömer är ett av marknadens mest avancerade. Detta ger en intuitiv varning och bromsstöd för att hjälpa föraren att undvika eller mildra en kollision med stora djur. Nästa generations stora elektriska SUV:ar kommer att ha avancerade sensorer, inklusive LiDAR-teknik och en autonom kördator. Det nya säkerhetspaketet kommer med tiden i ökande utsträckning att ingripa vid behov för att förhindra kollisioner, i stället för att bara varna föraren för potentiella omedelbara hot. Alla Volvomodeller som för nuvarande marknadsförs av Volvo Car Group har tilldelats fem stjärnor i sina Euro NCAP-tester. 2015 var XC90 den första bilen från någon tillverkare som fick maximal poäng i två av Euro NCAP:s tester av Autonomous Emergency Braking ("AEB") – AEB City och AEB Interurban. I april 2021 tilldelades den helt elektriska bilen XC40 Recharge "Top Safety Pick+" ("TSP+") från IIHS.<sup>23</sup> XC40 Recharge är den första helt elektriska mindre SUV-modellen som har vunnit denna utmärkelse och det innebär att Volvo Car Group är

23) Källa: [www.iihs.org/ratings/vehicle/volvo/xc40-recharge-4-door-suv/2021](http://www.iihs.org/ratings/vehicle/volvo/xc40-recharge-4-door-suv/2021)

det enda varumärket som uppnått statusen TSP+ över hela sitt produktortiment. TSP+ tilldelas bilar som levererar högsta säkerhetsnivå och Volvo Car Group har tilldelats 15 TSP+-utmärkelser sedan den 1 januari 2021.

För att förverkliga sin säkerhetsvision anser Volvo Car Group att mänskligt beteende måste förstås och hanteras och att tekniken kan användas för att stödja människor och bidra till att göra dem till bättre och säkrare förare. Volvo Car Group har identifierat viktiga områden när det gäller körbeteende som Koncernen avser att arbeta med som en del av sin säkerhetsvision, med ambitionen att fullständigt eliminera allvarliga skador och dödsfall i Koncernens nya bilar. Fortkörning har identifierats som ett stort problem, vid sidan om berusning och distraktion under körning. Volvo Car Group har genomfört följande initiativ för att hantera problematiska körbeteenden:

- en maxhastighet på 180 km/h i nya Volvobilar och möjligheten att sätta en lägre hastighetsgräns för alla som kör bilen (gäller alla Volvobilar från och med årsmodell 2021),
- kupékameror i bilen tillsammans med andra sensorer för att övervaka föraren och låta bilen ingripa om en tydligt berusad eller distraherad förare inte reagerar på varningssignaler – med början från Volvomodeller baserade på nästa generations helelektriska fordonsarkitektur 2022, och
- uppkopplad säkerhetsteknik i alla nya Volvobilar från och med årsmodell 2021, med system som detekterar andra bilars varningsblinkers (Hazard Light Alert) och lokal halkfara (Slippery Road Alert), vilket möjliggör för Volvobilar att kommunicera med varandra och varna förare för hala vägvagnit och faror i närheten via ett molnbaserat nätverk.

### Hållbar utveckling

Tillsammans med säkerhet är hållbarhet centralt för Volvo Car Groups syfte. Volvo Car Group verkar för högsta möjliga standard för hållbarhet inom mobilitet och Koncernen inser att det inte bara ligger i linje med dess värderingar att bli en mer hållbar verksamhet utan att det också är nödvändigt för dess framtida framgångar. På motsvarande sätt anser Volvo Car Group att hållbarhet är en väsentlig del i dess företagsstrategi och en nyckelfaktor för att ett företag ska kunna verka ansvarsfullt.

Volvo Car Groups hållbarhetsstrategi är fullt integrerad i företagsstrategin och vägleder Koncernens strategiska och operativa beslut. Strategin fokuserar på tre pelare: klimatåtgärder, cirkulär ekonomi samt etisk och ansvarsfull verksamhet. Volvo Car Group anser att Koncernen, genom att arbeta för klimatneutralitet och konsekvent tillämpa affärsprinciper för cirkulär ekonomi samt för miljömässigt och etiskt ansvarstagande affärsmetoder, konsekvent kommer att kunna minska sin miljöpåverkan, bidra till ett rättvisare och mer jämlikt samhälle och stödja Koncernens lönsamma tillväxt.

Volvo Car Groups hållbarhetsstrategi stöttar dessutom fem av FN:s globala mål för hållbar utveckling (Eng. *United Nation's Sustainable Development Goals*) nämligen bekämpa klimatförändringarna (mål 13), hållbara städer och samhällen (mål 11), hållbar konsumtion och produktion (mål 12), jämställdhet (mål 5) samt anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt (mål 8).

### Klimatåtgärder

Att minska koldioxidutsläppen har högsta prioritet i Volvo Car Groups hållbarhetsstrategi. Eftersom Volvo Car Group inser den roll som Koncernen spelar som bidragande till klimatförändringarna strävar Koncernen även efter att vara en del av lösningen och vidtar därför åtgärder genom hela sin värdekedja. Volvo Car Group strävar efter att vara ett klimatneutralt företag (sett till koldioxidutsläpp 2040), i linje med Parisavtalet 2015. Genom implementeringen av Volvo Car Groups elektrifieringsstrategi ökar Koncernen tillgången till hållbara transporter och bidrar till förbättrad luftkvalitet.

Omedelbara åtgärder krävs. Därför strävar Volvo Car Group efter att minska sitt koldioxidavtryck per bil under hela dess livscykel med 40 procent mellan 2018 och 2025 genom följande koldioxidminskningar (per bil) i hela värdekedjan:

- 50 procent lägre koldioxidutsläpp från bilavgaser, vilket ska uppnås genom Volvo Car Groups ambition för mitten av decenniet om att 50 procent av försäljningen ska utgöras av helt elektriska bilar samt full elektrifiering av produktutbudet och lansering av nya helt elektriska bilmodeller,
- 25 procent lägre koldioxidutsläpp i leverantörskedjan, vilket ska uppnås genom användning av 100 procent förnybar energi hos tier 1-leverantörer, vilket är företag som tillhandahåller delar och system direkt till Volvo Car Group, samt genom implementeringen av energieffektiva lösningar och andra åtgärder, såsom att öka användningen av stål, aluminium- och plastkomponenter som innehåller återvunnet material samt inköp av aluminium från smältverk med låga utsläpp, och
- 25 procent lägre utsläpp från verksamheten (inklusive från logistik och tillverkning), vilket ska uppnås genom Volvo Car Groups ambition att uppnå en klimatneutral tillverkningsprocess 2025, ökad användning av tåg- och motsvarande minskning av flygfrakt samt minskning av utsläpp från kontor och affärsresor.

Koncernens klimathandlingsplan har godkänts av Science Based Targets Initiative ("**SBTi**")<sup>24</sup>, såsom i linje med de minskningar som krävs för att motsvara Parisavtalet 2015. Volvo Car Group är också medlem i FN:s kampanj Race to Zero för företag, städer, regioner och investerare som arbetar för en framtid utan koldioxidutsläpp.

I januari 2018 blev Volvo Car Groups motorfabrik i Skövde (som numera har separerats från Koncernen, se "*Kommentarer till den finansiella utvecklingen – Företagstransaktioner – 2021 – Separation av förbränningsmotorverksamheten*") dess första klimatneutrala fabrik (sett till koldioxidutsläpp). I mars 2021 nådde Volvo Car Groups produktionsanläggning i Daqing, Kina milstolpen att drivas med 100 procent klimatneutral el, och efterföljde därmed anläggningen i Chengdu, Kina som uppnått samma sak. I maj 2021 blev Volvo Car Groups anläggning i Göteborg den andra anläggningen i Koncernens tillverkningsnätverk, och den första biltillverkningsanläggningen, som nådde helt klimatneutral status.<sup>25</sup> Volvo Car Group

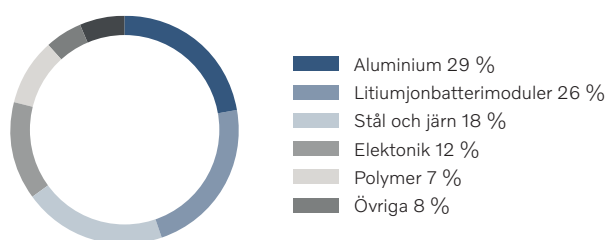
24) SBTi är ett partnerskap mellan CDP (en icke-vinstdrivande välgörenhetsorganisation som sköter det globala informationsgivningssystemet för investerare, företag, städer, stater och regioner för att hantera deras klimatpåverkan), FN:s Global Compact, World Resources Institute (WRI) och Världsnaturfonden (WWF).

25) Volvo Car Group betraktar en produktionsanläggning som helt klimatneutral när den inte ger upphov till någon nettoökning av utsläppen av växthusgaser till atmosfären som följd av den el- och värmeenergi som omsätts i anläggningen.

JÄRNVÄGSTRANSPORT AV  
NYTILLVERKADE BILAR

strävar också efter att minska koldioxidavtrycket från transport av bilar mellan fabriker och depåer för nya bilar. 2019 minskade Volvo Car Group sin användning av flyg- och lastbilstransporter och blev den första biltillverkaren som tillämpade järnvägstransport i båda riktningarna mellan Asien och Europa som en del av sin ordinarie verksamhet. För närvarande transporteras Volvobilar från kinesiska produktionsanläggningar till Gents hamn i Belgien med tåg två gånger i veckan, medan andra tågförbindelser levererar nya Volvobilar till regionala depåer i Kina och Ryssland. Volvo Car Group strävar också efter att använda mer hållbara material i sina produkter och implementerar processer som ska säkerställa att hållbarhetsfrågor ges lika stor vikt som kostnader och kvalitet vid beslut om inköp. Vidare samarbetar Volvo Car Group med sina leverantörer för att säkerställa att de övergår till att använda förnybar energi inom deras egen verksamhet, med målet att tier 1-leverantörer ska använda 100 procent förnybar energi 2025. Dessutom avser Volvo Car Group att vidta ett antal åtgärder för att minska koldioxidutsläppen i leverantörskedjorna för aluminium, stål och batterier.

Följande diagram visar koldioxidutsläpp från råvaror – tillverkning och användning av leverantörer för produktion av XC40:



**~75%** av koldioxidutsläppen från leverantörskedjan utgörs av utsläpp från batteri, aluminium och stålproduktion.

Källa: Livscykelanalyser baserat på materialsammansättning från IMDS (International Material Data Systems, ett globalt datalager med informationsmaterial som används av bilindustrin) och GaBi LCA:s data om koldioxidavtryck (som kombinerar livscykelanalysmodeller och rapporteringsmjukvara genom en databas med datainsamling och rapporteringsverktyg).

Volvo Car Group avser även att vidta ytterligare åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från leverantörskedjan för sina batterier, aluminium och stål. När det gäller batterier har Volvo Car Group och Northvolt ingått en icke-bindande avsiktsförklaring enligt vilken parterna avser att bygga en batterifabrik i Europa som ska drivas av förnybar energi. Volvo Car Group avser också att använda blockchaintechnik för att spåra koldioxidutsläpp inom leverantörskedjan för batterier. När det gäller aluminium är Volvo Car Groups avsikt att nya bilar som säljs 2025 ska vara producerade med en hög andel aluminium med låg koldioxidintensitet. När det gäller stål avser Volvo Car Group att reducera koldioxidutsläppen på kort sikt genom att använda 25 procent återvunnet stål innehåll i nya bilar som säljs 2025. Dessutom avser Volvo Car Group att säkerställa användandet av fossilfritt stål samt genom sitt samarbete med SSAB, ett stort svenskt stålföretag, i "HYBRIT"-projektet som har som målsättning att utveckla världens första fossilfria ståltillverkningsteknologi.

Under 2020 uppgick Volvo Car Groups totala koldioxidutsläpp till 34,3 miljoner ton, eller 52,1 ton per bil, vilket motsvarar en minskning med 6,2 procent per bil mellan 2018 och 2020. Minskningen beror främst på ökad försäljning av elbilar, men även på lägre utsläpp från transporter och tillverkning längre ner i leverantörskedjan, samt från tjänsteresor och pendling. Vidare strävar Volvo Car Group efter att anpassa sig till EU:s taxonomi, ett klassifikations-system avseende hållbara investeringar för EU, till 60 procent 2025 och till 100 procent 2030.

Som en del av Volvo Car Groups livscykelhantering förbättrar och uppdaterar Koncernen kontinuerligt sina befintliga produkter för att bibehålla konkurrenskraft samt för att lägga till nya egenskaper och funktioner. Under 2021 kommer Volvo Car Groups laddhybrider uppdateras med nya högspänningsbatterier och nya elmotorer, vilka förväntas nästan fördubbla den potentiella körsträckan samtidigt som koldioxidutsläppen reduceras. Kunder har kunnat beställa dessa uppdaterade laddhybrider med start i september 2021 och bilarna förväntas levereras mot slutet av 2021 eller i början av 2022. I takt med att kraften i elmotorerna ökar förväntas förare att köra mer enbart på el, vilket Volvo Car Group bedömer kommer minska dess koldioxidutsläpp ytterligare.

**Cirkulär ekonomi – vara en cirkulär verksamhet per 2040**

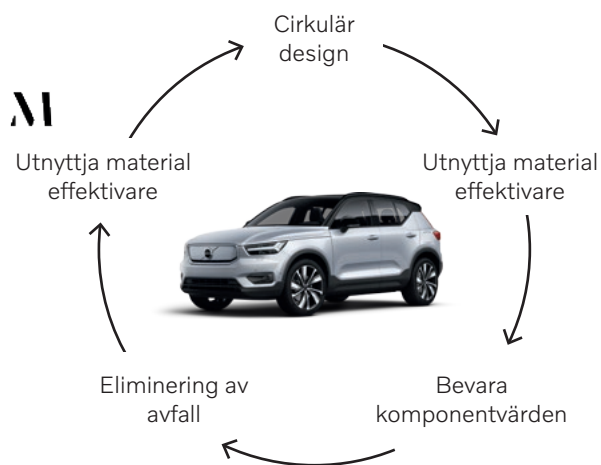
Volvo Car Group är dedikerat till att Koncernen ska övergå från en linjär till en cirkulär ekonomisk modell eftersom Koncernen inser att den

circulära ekonomin kan hjälpa den att utnyttja värdefulla resurser mer effektivt, reducera koldioxidutsläpp, resultera i avsevärda kostnadsbesparingar och skapa nya intäktsströmmar, bland annat genom att utnyttja material effektivare och bevara komponentvärden bättre över tid. Volvo Car Group avser att bli en cirkulär verksamhet per 2040 och genom att tillämpa den cirkulära ekonomins principer och praxis strävar Volvo Car Group efter att minska sina koldioxidutsläpp med 2,5 miljoner ton per år till mitten av detta decenniet (med 2018 års koldioxidutsläpp som utgångspunkt) och samtidigt generera årliga besparingar på 1,0 miljarder SEK.

Volvo Car Group avser att uppnå sina mål för cirkulär ekonomi genom att:

- säkerställa att dess bilar och bildelar är designade för cirkularitet, vilket innefattar att bevara komponentvärde genom att återanvända, renovera och återställa delar,
- öka materialutnyttjandet inom produktionen för att minska och slutligen eliminera avfall, bland annat genom att minska avfallet från tillverkningen med 20 procent per tillverkad bil mellan 2018 och 2025,
- öka mängden återvunna delar i sina bilar och använda 25 procent återvunna eller biobaserade material i Koncernens nya bilar 2025,
- skapa slutna system samt säkerställa att delar och material kan återvinnas och därmed återgå i produktionsströmmen, och
- utveckla nya cirkulära affärsmodeller som optimerar användandet av Koncernens produkter, såsom bildelning.

Följande diagram illustrerar huvudelementen i Volvo Car Groups strategi för cirkulär ekonomi:



Genom att omarbota bildelar lyckades Volvo Car Group spara 88 MSEK under 2020 och för närvarande återvinnas 75 procent av allt metallskrot från aluminiumplåtar genom slutna slingor. Genom sin förbättrade hantering av stålplåt och sin ambition att behålla batterier så länge som möjligt i bilar tillsammans med andra cirkulära åtgärder bedömer Volvo Car Group att Koncernen kommer generera 300–400 MSEK i årliga kostnadsbesparingar vid mitten av decenniet.

2020 anslöt sig Volvo Car Group till Ellen MacArthur Foundation, en organisation som driver omställningen till en cirkulär ekonomi. Volvo Car Group förväntar sig att detta medlemskap ska hjälpa Koncernen att ytterligare etablera den cirkulära ekonomins principer.

#### Etisk och ansvarsfull verksamhet – vara en erkänd ledare inom etisk och ansvarsfull affärsverksamhet

Volvo Car Group strävar efter att vara ett företag som är erkänt för att bedriva sin affärsverksamhet på ett etiskt och ansvarsfullt sätt. Volvo Car Group bedömer att – genom att agera etiskt och ansvarsfullt, både som företag och på individnivå – detta inte bara kommer att förbättra dess varumärke, attrahera investeringar och de bästa talangerna och undvika anseendeskador, utan ännu viktigare, att Koncernen bidrar till att lösa miljömässiga och samhällsliga utmaningar som även finns inom bilindustrin. Volvo Car Group inser att det är en bra affär att agera som ett ansvarsfullt företag och att ett sådant agerande bidrar till lönsamheten. Koncernen avser att samarbeta med andra för att vara en förändringsdrivare i sin sektor.

En stark företagskultur som fokuserar på etik och ansvarsfullt ledarskap samt lika möjligheter och anständiga arbetsvillkor för alla är avgörande för att nå målet. Volvo Car Group avser att göra detta genom att:

- etablera en ny global personalstandard för bilindustrin,
- introducera "Volvo Family Bond", enligt vilken 24 veckors betald föräldradagtid erbjuds alla anställda i Koncernen,
- låta hållbarhet vara en lika viktig faktor för val av leverantörer som kostnad och kvalitet,
- tillämpa hållbar finansiering, och
- bekämpa korruption och oetisk affärspraxis.

Volvo Car Group fokuserar också på mångfald mellan män och kvinnor genom att åta sig att arbeta för ett 50/50 genusbalanserat ledarskap. Se "–Anställda" nedan. Volvo Car Group inkorporerar också etiskt ledarskap i sin verksamhet och har från 2016 till 2019 noterats bland "World's Most Ethical Companies" av Ethisphere Institute. Volvo Car Groups uppförandekoder för anställda respektive affärspartners syftar dessutom till att utgöra ett exempel på förändring inom Koncernens bransch, exempelvis genom att påverka så att anställda samt anställda hos affärspartners har en lön som går att leva på. Vidare strävar Volvo Car Group efter att stödja det snabbt växande fokuset på hållbara investeringar, eftersom finansvärlden spelar en viktig roll för att påskynda omställningen till en koldioxidsnål ekonomi. I september 2020 emitterade Volvo Car Group en ny grön obligation på 500 MEUR med fokus på utveckling och produktion av Koncernens helt elektriska bilar. Obligationens gröna finansieringsram bedömdes som "Dark Green" av Cicero<sup>26</sup>, vilket är dess högsta betyg, och obligationen övertecknades femfaldigt. Se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen – Skuldsättningsgrad – Obligationer".

Dessutom samarbetar Volvo Car Group med flera organisationer och branschorgan för att stödja uppfyllandet av hållbarhetsmålen, dela med sig av bästa praxis och lyfta fram sin roll i branschen som en etisk och ansvarsfull aktör. Bland dessa kan nämnas FN:s Global

26) CICERO Shades of Green är en norsk leverantör av oberoende miljöbedömningar av ramverk för gröna obligationer och hållbarhetsobligationer och emittentens relevanta interna styrningsrutiner.





Compact, Ellen MacArthur Foundation, Drive Sustainability, Responsible Business Alliance, Carbon Disclosure Project, Responsible Minerals Initiative,<sup>27</sup> We Mean Business och Climate Group.

#### Kommersiell verksamhet

Volvo Car Group är övertygat om att det pågår en grundläggande förändring inom bilindustrin, men även mera generellt med avseende på hållbarhet och e-handel. Volvo Car Group anser sig vara en viktig aktör i detta skifte och med tanke på sin ambition att bli en ledande global premiumtillverkare av elbilar bedömer Koncernen att den kommer att dra nytta av förändringen. Från och med 2021 erbjuds alla Volvo Car Groups helt elektriska bilar, där det är legalt möjligt, endast via den uppdaterade hemsidan [www.volvocars.com](http://www.volvocars.com) för köp antingen direkt av kunden eller via återförsäljare som placerar ordern online för kunden.

Digital handel är ett av Volvo Car Groups strategiska fokusområden. I samarbete med Volvo Car Groups återförsäljarnätverk runt om i världen strävar Koncernen efter att utöka sin digitala handel och använda onlinekanaler och -verktyg samt nya order- och försäljningsplattformar för att förbättra köpupplevelsen online liksom det fysiska nätverket och ägandeupplevelsen. Volvo Car Group arbetar också för att minska komplexiteten i sina erbjudanden och att göra flera bilar tillgängliga snabbare. För att göra onlineförsäljningen ännu mer kundvänlig avser Volvo Car Group att förbättra sina online-erbjudanden genom att inkludera tillägg som försäkring och service.

#### Abonnemang, Care by Volvo och M – Volvo Car Mobility

Volvo Car Group har, som en del av sitt Care by Volvo-varumärke, lanserat sitt erbjudande av bilabonnemang på premiumbilar, Care by Volvo. Abonnemangserbjudandet utgör ett fullservicepaket och har varit mycket framgångsrikt när det gäller att nå nya kundgrupper och öka försäljningen i Tyskland och USA, två marknader där abonnemangstjänsten introducerades tidigt. Volvo Car Group bedömer att tjänsten är ett effektivt sätt att vinna över kunder från andra varumärken. Care by Volvo är för närvarande tillgängligt på sex marknader (Tyskland, Nederländerna, Norge, Sverige, Storbritannien och USA). Under det första halvåret 2021 motsvarade antalet sålda Care by Volvo-abonnemang cirka 10 procent av Volvo Car Groups totala försäljningsvolym på de fem europeiska marknaderna, och antalet sålda abonnemang i USA och Europa var under perioden cirka fem gånger större jämfört med det första halvåret

<sup>27</sup>) Responsible Minerals Initiative är en paraplyorganisation som arbetar för att stödja ansvarsfull mineralbrytning.

2020. Per den 30 juni 2021 uppgick det totala antalet aktiva användare på de sex marknaderna till cirka 10 000, med en förväntad ungefärlig tillväxttakt om 1 000 till 1 500 användare per månad mellan juni 2021 och december 2021. Volvo Car Groups mål är att 2023 ha lanserat Care by Volvo på marknader som, per dagen för detta prospekt, står för 90 procent av Volvo Car Groups totala globala försäljningsvolym. Under lanseringsperioden förväntas Europa att leda försäljningstillväxten.

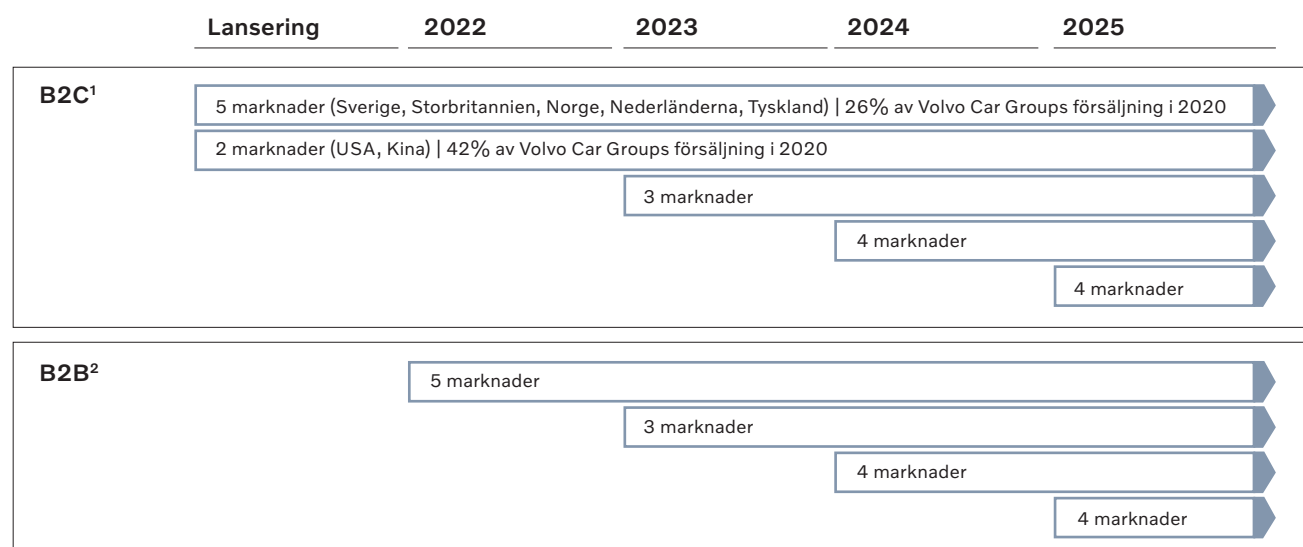
Abonnemangserbjudandet innehåller fasta eller flexibla betalningslösningar som erbjuds med service och försäkring under hela kontraktstiden. Som ett tillägg till abonnemangserbjudandet kan kunder på fem europeiska marknader (Tyskland, Nederländerna, Norge, Sverige och Storbritannien) köpa helt elektriska bilar direkt från Volvo Car Group där ett treårigt servicepaket är inkluderat i priset där det är legalt möjligt. Kunderna kan också köpa eftermarknadsservice, mjukvaruerbjudanden, vilka erbjuds för ökad valfrihet för kunden, samt mjukvaruuppdateringar på begäran. Ett av syftena med att introducera Care by Volvo har varit att bredda kundbasen och utfallet har varit i linje med målet, då 95 procent av nya Care by Volvo-kunder i Tyskland i augusti 2021 var nya för Volvo-varumärket, innebärande att de inte tidigare ägde eller leasade en Volvobil (s.k. conquests). Liknande resultat har uppnåtts i andra europeiska marknader, innefattande en conquest rate närmare 90 procent, samt i USA. Vidare är det Volvo Car Groups uppfattning att kunder kräver mer flexibla möjligheter att få tillgång till bilar, till exempel genom att använda snarare än att äga bilar samt att betala en återkommande avgift snarare än att betala i förskott, vilket är krav som Care by Volvos abonnemangmodell lever upp till. Relaterat till detta genomförde Volvo Car Group en undersökning i november 2020 med cirka 1 000 tyska Care by Volvo-kunder, där 73 procent uppgav att de inte skulle ha köpt en Volvobil om abonnemangslösningen inte fanns tillgänglig. Volvo Car Group bedömer att detta erbjudande ökar verksamhetens motståndskraft och gör det möjligt för Koncernen att bredda sin adresserbara marknad till kunder som vill köra en Volvobil, men kanske inte är beredda att köpa en, oavsett om det beror på personliga förhållanden eller andra faktorer som makroekonomiska förhållanden. Ett Care by Volvo-avtal kan vara flexibelt med tre månaders uppsägning eller långsiktigt på 36 eller 48 månader, där avtal normalt tecknas på 16 månader. Ett sådant avtal ger kunderna en flexibilitet som inte kan uppnås via ett typiskt leasingavtal. De paket och den flexibilitet som Care by Volvo erbjuder syftar till att främja och uppmuntra varumärkeslojalitet och öka antalet återkommande kunder. Se ”–Styrkor och strategier–



Direkta kundrelationer: försäljningsmodell i linje med kundernas förväntningar<sup>28</sup> ovan. I Kina säljs alla helt elektriska Volvobilar till kunder genom direkta onlinekanaler baserade på konventionella finansieringsmodeller, det vill säga köp för att äga bilen, istället för

genom abonnemangslösningen Care by Volvo och för närvarande står direkt onlineförsäljning i Kina för cirka 1 procent av den totala bilförsäljningen i Kina.

Följande diagram illustrerar nuvarande position och framtida lanseringsplaner för Volvo Car Groups onlineerbjudande:



1) B2C = direktförsäljning online till privata kunder och små och medelstora företag.

2) B2B = direktförsäljning online till större företag.

M – Volvo Car Mobility, Volvo Car Groups mobilitetsvarumärke, etablerades 2018 och ansvarar för Volvo Car Groups bildelningserbjudande och tillhandahåller kunderna i vissa svenska städer tillgång till bilar vid behov under kortare perioder, som ett alternativ till konventionellt ägande. På liknande sätt som Care by Volvo erbjuder M – Volvo Car Mobility kunderna ett alternativ till ägande och ger Volvo Car Group möjlighet att utveckla en ny och kompletterande affärsmodell som skapar återkommande intäktsmöjligheter genom lösningar baserade på delad mobilitet. M har lanserats i flera svenska städer och ger successivt nya konsumentgrupper enkel tillgång till Volvobilar via beställningstjänster som bygger direkta relationer med nya kundgrupper och ansvarar för bildelningserbjudandet inom Volvo Car Group, innefattande den digitala plattformen för bildelning och know-how för hantering av bilflottan. Volvo Car Group bedömer vidare att M – Volvo Car Mobility ökar andelen nya bilar på gatorna, vilka typiskt sett är mer bränsleeffektiva och medför lägre utsläpp än äldre bilar. Enligt en undersökning genomförd av Capgemini 2020 bidrar varje M – Volvo Car Mobility-bil till att åtta privatägda bilar försvinner från gatorna i Stockholm, vilket innebär att totalt 4 515 färre bilar kör på Stockholms gator.<sup>28</sup> Andra fördelar med M – Volvo Car Mobility inkluderar att tillåta fler kunder och företag att ha tillgång till bilar utan att behöva investera stora belopp och att kunden inte behöver spendera tid på underhåll av bilen.

28) Källa: Capgemini invent: The Sustainability Impact of Car Sharing in association with M-Volvo Car Mobility, 2020.

### Volvo Selekt

Volvo Selekt (känt i USA och Kanada som Certified by Volvo) är Volvo Car Groups globala program för begagnade bilar. Genom att gå över till direktförsäljning, särskilt Volvo Car Groups abonnemangsmode ll där Volvo Car Group har större kontroll över fordonsflottorna, kan Volvo Car Group bättre kontrollera restvärdesrisken för sina fordon. Volvo Car Group arbetar med att förbättra sina nuvarande system och kompetenser, såsom gränsöverskridande remarketing- och utvärderingsverktyg, för att skapa ett effektivare hanteringssystem för begagnade bilar, restvärdesprocesser och marknadsföringsprocesser för begagnatmarknaden.

Volvo Car Groups förväntningar på försäljning av begagnade bilar korrelerar med motsvarande förväntningar på Koncernens försäljning via återförsäljare respektive direkt till slutkunder. För närvarande växer Volvo Car Groups försäljning via återförsäljare stadigt och den förväntas växa kontinuerligt parallellt med Koncernens försäljning direkt till slutkund. Volvo Car Group anser att övergången till direktförsäljning även kommer att bidra till en ökad försäljningsvolym av begagnade bilar, eftersom bilar kommer att återlämnas till Volvo Car Group efter att abonnemangsperioden eller leasingperioden löpt ut genom Bolagets abonnemangstjänst Care by Volvo. Därtill ligger tillväxten i Volvo Selektivs försäljningsvolym de senaste åren i linje med den totala ökade försäljningsvolymen av begagnade bilar i Europa och på global nivå. Vidare förväntas nystartade initiativ och program för att ytterligare professionalisera

återförsäljarnätverket för Volvo Selektivs verksamhet leda till högre lageromsättning och försäljningsvolym.

Volvo Selektiv-bilar är vanligtvis mindre än fem år gamla, har mindre än 150 000 km på mätaren och är rekonditionerade till högsta standard, med målet att ge en köpare av en begagnad bil en lika bra kundupplevelse som den som köper en ny. Varje bil är certifierad och godkänd enligt Volvo Car Groups kontrollpunkter, inklusive de senaste mjukvaruuppggraderingarna och förnyad garanti. Utöver köp av begagnade bilar utökade Volvo Car Group 2019 sitt Volvo Selektiv-erbjudande i Sverige till att omfatta ett privatleasingprogram, där bilarna får nybilsgaranti och garanterat restvärde och där ingen handpenning krävs. Den globala försäljningsvolymen (innefattande både bilar sålda genom återförsäljare samt genom privatleasingprogrammet) 2020 respektive under det första halvåret 2021 uppgick till 152 590 bilar respektive 91 009 bilar, en ökning med 14 procent respektive 41 procent jämfört med 2019 respektive det första halvåret 2020.

### Finansieringsprogram

Genom Volvo Car Financial Services ("VCFS") erbjuder Volvo Car Group finansiella, försäkrings- och relaterade produkter och tjänster under Volvovarumärket till Volvo Car Groups kunder och återförsäljare. VCFS bedriver verksamhet i form av strategiska partnerskap och joint ventures med finansierings- och försäkringspartners utanför Volvo Car Group. Bland VCFS nyckelpartners kan nämnas Santander Consumer Bank, BNP Paribas, Volvofinans Bank, Bank of America, Société Générale, Nordea, Pinang Bank, China Merchant Bank och Genius AFC. En av fördelarna med dessa partnerskap är att de ofta kräver begränsat kapital och begränsade personalresurser från Volvo Car Group och medför liten eller ingen kredit- och restvärdesrisk. Detta gör det möjligt för Volvo Car Group att utnyttja sina partners infrastruktur, geografiska närvaro och konkurrenskraftiga finansiering.

Volvofinans Bank AB grundades 1959 och erbjuder bilfinansieringstjänster i Sverige. Bolaget är ett joint venture mellan Volvo Car Group (som äger 50 procent men som inte är konsoliderar företaget) och AB Volverkinvest (som ägs av svenska återförsäljare av Volvo- och Renault-bilar). Volvofinans Bank AB bedriver bankverksamhet och erbjuder via sina partners lån till nya eller begagnade personbilar, lastbilar och bussar. Banken betjänar kunder i hela Sverige. Genom exempelvis Volvo Business Lease erbjuder Volvofinans Bank AB en paketlösning som låter kunder ha upp till 20 företagsbilar med avtal på upp till tre år och genom Volvo Billeasing betalar kunderna inget annat än leasingen. Vidare erbjuder Volvo Car Group operationell leasing och personalbilar.

I november 2020 bildades Volvo Car Financial Services UK Ltd., ett joint venture mellan Volvo Car Group och Santander Consumer (UK) Plc, i syfte att tillhandahålla finansiella tjänster i Storbritannien.

Volvo Car Groups avsikt är att etablera en ny finansieringslösning utanför balansräkningen för Care by Volvo-abonnemang under 2022 genom en lösning där en tredjepartsägd fond kommer äga de abonnerade bilarna. Den nya finansieringslösningen är fortfarande i tidigt utvecklingsstadium, men Volvo Car Group bedömer att den har potential att generera kostnadseffektiviseringar till följd av jämförelsevis låga administrativa kostnader som ett resultat av automatiserade onlinebaserade processer, direkt tillgång till kapital och en utformning som stärker kundernas relation med Volvo Car Group

samtidigt som tillgångar flyttas utanför Volvo Car Groups balansräkning. Koncernens avsikt är att erbjuda investeringsfonden en helhetslösning för tillgångsförvaltningen tillsammans med kapacitet att sälja begagnade bilar. Som ett resultat av denna finansieringslösning kan Volvo Car Group hantera en betydande del av såväl uppsidan som nedsidan av restvärdesrisken för bilarna som omfattas.

### Marknadsföring, varumärke och försäljning

#### Marknadsföring och varumärke

Volvo Car Group har ett omfattande marknadsföringsprogram som fokuserar på varumärkeskampanjer, marknadsföringsverktyg, digitala försäljningsplattformar och kundernas köp- och ägandeupplevelser. Digitalisering och tillhandahållandet av uppdaterade tjänster med teknikens hjälp är fokusområden för Volvo Car Group. Volvo Car Groups varumärkesvision bygger på en värdebaserad modell som syftar till att skapa en känsla av syfte i linje med Volvo Car Groups åtagande om säkerhet och hållbarhet.

Volvo Car Group har strukturerat sin interna, globala marknadsförings- och varumärkesorganisation genom funktionella områden för varumärkeshantering, mediaplanering, sociala medier och varumärkesstrategi. Strukturen med ett centralt team syftar till att stärka enhetligheten inom Volvo Car Groups marknadsförings-, varumärkes- och kommunikationsaktiviteter samt till att skapa klarhet och transparens. Det centrala teamet ansvarar för resultatstyrning, strategisk inriktning vid utveckling av den digitala marknadsföringen samt arbetar i nära samarbete med regionala marknadsförings- och kommunikationshubbar som utför och hanterar verksamheten. Volvo Car Group har därför en global marknadsföringsstrategi och strävar efter att interagera med kunder på olika platser med en gemensam röst.

I samarbete med Volvo Car Groups globala nätverk av återförsäljare strävar Koncernen efter att använda och bredda sina försäljningskanaler online, inklusive Care by Volvo och onlinebutiken, vilka gör det möjligt för kunderna att visualisera en bil med önskad konfiguration, som färger och exteriör- och interiördetaljer, för att förbättra köp- och ägandeupplevelsen online. Se "–Styrkor och strategier–Direkta kundrelationer: försäljningsmodell i linje med kundernas förväntningar" ovan. Volvo Car Group marknadsför också Volvo-varumärket genom reklam online och på TV samt i tryckta medier. Volvo Car Group anordnar också interaktiva lanseringsevenemang för nya bilmodeller och håller presskonferenser för att ge verksamhetsrelaterade uppdateringar och offentliggöra strategiska planer. Volvo Car Groups utveckling av sin försäljningskapacitet online och den digitala plattformen ger kunderna en integrerad online- och offlineupplevelse och ska initialt ske parallellt med Volvo Car Groups försäljning via sina mer traditionella plattformar. Volvo Car Groups strategi av att koppla medier och marknadsföringsaktiviteter till sin allmänna kommersiella strategi förverkligas genom så kallade *Moments*, som är en kontinuerlig kommunikation med kunder baserad på Volvo Car Groups syfte: Frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt.

År 1927 förklarade Volvos grundare att "Bilar körs av människor. Grundprincipen bakom allt vi gör på Volvo är därför – och måste alltid vara – säkerhet." En av Volvo Car Groups senaste säkerhetsrelaterade varumärkesaktiviteter var lanseringen av initiativet Equal Vehicles for All i mars 2019, varvid Volvo Car Group gjorde sin säkerhetskunskap tillgänglig i ett centralt digitalt bibliotek för användning inom bilindustrin, i syfte att främja säkrare vägar för

alla, samt införa en maxhastighet på 180 km/h i alla Volvobilar från och med maj 2020. Säkerhet är en del av Volvo Car Groups kärna och det starka arvet och trovärdigheten avseende säkerhet utnyttjas nu för att skapa Volvo Car Groups förhållningssätt till hållbarhet i syfte att hålla miljön runt bilarna lika säker som människorna i dem. För att främja detta inkluderar Volvo Car Groups senaste aktiviteter till exempel en helt elektrisk strategi som ska vara genomförd 2030, "fully electric by 2030", samt lansering av Ultimate Safety Test-kampanjen, som uttrycker att klimatförändringarna är det ultimata säkerhetstestet och syftar till att demonstrera Volvo Car Groups åtagande till klimatneutralitet och elektrifiering samt betona att hållbarhet är av lika stor betydelse för Koncernen som säkerhet. Vidare är ett av Volvo Car Groups kärnvärden relaterade till att hjälpa till att förbättra livskvaliteten för sina kunder och sina anställda. Detta förkroppsligas i Volvo Car Groups senaste initiativ, Volvo Family Bond, en global personalförmån för anställda vid Volvo Car Group som innebär att alla nya föräldrar som haft ett års aktiv, fast tjänst nu får 24 veckors föräldradedighet betald till 80 procent av deras grundlön. Se "–Anställda" nedan.

### Försäljning

Sedan Volvo Car Group förvärvades av Geely Holding 2010 har Koncernens årliga försäljningsvolym ökat från 373 525 bilar 2010 till 772 508 bilar under tolv månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021. Detta återspeglar den ökande efterfrågan på Volvobilar. I syfte att komplettera Volvo Car Groups online-försäljningsstrategi, utöver sitt återförsäljarnätverk, använder Volvo Car Group pop-up-studier och showrooms i stadskärnor, järnvägsstationer och flygplatser för att visa upp sina senaste produkter och locka nya kunder. Volvo Car Group har ett omfattande och växande nätverk av oberoende återförsäljare av bilar och eftermarknadsprodukter. Dessa nätverk är, efter onlineplattformen, de viktigaste lanseringsvägarna och är avgörande för att säkerställa att Volvo-varumärket är brett representerat och väl positionerat i premiumsektorn för bilar globalt.

Som en del av den globala omställningen av försäljningsprocessen erbjuder Volvo Car Group abonnemang på Volvobilar direkt till kunder inom ramen för Care by Volvo. Se "–Kommersiell verksamhet– Abonnemang, Care by Volvo och M – Volvo Car Mobility" ovan för ytterligare information om Care by Volvo. Under de senaste åren har Volvo Car Group noterat accelererad onlineförsäljning och Koncernen förväntar sig att denna trend kommer att bestå. Volvo Car Group fortsätter att investera i sina försäljningskanaler online, vilka Koncernen har utvecklat i samarbete med sitt befintliga återförsäljarnätverk som en del av den pågående kommersiella omställningen. Omställningen till ett integrerat online/offline-försäljningssätt förväntas göra det möjligt för Volvo Car Group att skapa och främja direkta relationer med kunder, erbjuda ökad bekvämlighet för kunder och bygga vidare på de starka sidorna hos Volvo Car Group och dess återförsäljare. Se "–Styrkor och strategier– Direkta kundrelationer: försäljningsmodell i linje med kundernas förväntningar" ovan. Denna omställning, som har lanserats i Kina, Tyskland, Nederländerna, Norge, Sverige, Storbritannien och USA, förväntas leda till att återförsäljarnätverkets roll ändras från en traditionell återförsäljarverksamhet baserad på rörlig och fast marginal till en agentmodell där återförsäljare erhåller provision och ett vinstbidrag som baseras på erbjudanden inom hela värdekedjan, inklusive försäljning av nya bilar och av begagnade bilar, samt annan

service såsom billeveranser och efterförsäljning. Denna omställning kommer leda till att Volvo Car Group förändrar sitt kommersiella förhållande med sina återförsäljare och kunder, inklusive taktisk marknadsföring, uppbyggnad av intern försäljningskapacitet och övertagande av bilar som står på lager. Detta kommer sannolikt att resultera i en proportionell vinst i förhållande till Koncernens investeringar i digitalisering, vilket säkerställer att tillräckliga strukturer för incitament och återbetalning finns på plats samt ett utökat framtida tjänsteerbjudande. Från januari 2021 erbjuds alla Volvo Car Groups helt elektriska bilar, där det är legalt möjligt, endast online, via en uppdaterad onlineförsäljningskanal. På grund av restriktioner i federala och delstatliga lagar gällande återförsäljning och franchise i USA, som förbjuder direktförsäljning i majoriteten av delstaterna, tillhandahåller Volvo Car Group där lösningar tillsammans med sina återförsäljare som är så jämförbara som möjligt med direktförsäljningsmodellen som erbjuds i Tyskland, Nederländerna, Norge, Sverige och Storbritannien.

Volvobilar marknadsförs och säljs via cirka 2 300 lokala återförsäljare i omkring 100 länder, av regionala marknadsföringsbolag och nationella säljbolag som är dotterbolag till Volvo Car Group. Volvo Car Group ingår branschtypiska återförsäljaravtal med återförsäljare via en traditionell grossistmodell. Enligt den har Volvo Car Group och återförsäljaren en säljar-/köparrelation där Volvo Car Group behåller äganderätten till bilarna tills Koncernen har erhållit full betalning. Det finns normalt ingen retur- eller återbetalningsklausul i avtalen mellan Volvo Car Group och återförsäljarna och om en bil skulle skadas ersätts återförsäljaren till självkostnadspris. Återförsäljarna har vanligtvis mål uppsatta för sina lagernivåer och deras lagerstatus övervakas regelbundet av nationella säljbolag via försäljningsstatistiken för att säkerställa optimala lagernivåer. Volvo Car Group behandlar beställningar av Volvobilar som mottagits från återförsäljare via sina nationella säljbolag och tar hänsyn till faktorer som produktionskapacitet, bilar under transport och lagerkapacitet samt återförsäljarnas individuella försäljningsvolym. Volvo Car Group äger egna återförsäljare i Kina, Finland, Ungern, Japan, Polen, Schweiz och Sverige, som också omfattas av återförsäljaravtal på samma sätt som gäller för externa återförsäljare. Volvo Car Group arbetar även med lokala importörer, utöver återförsäljare, i vissa jurisdiktioner där återförsäljare vanligtvis inte är etablerade.

I tabellen nedan anges antalet återförsäljare i Volvo Car Groups distributionsnät per angivna datum:

	30 juni		31 december	
	2021	2020	2020	2019
Kina	327	312	280	
varav varav Fastlandskina	307	292	261	
Nord- och Sydamerika	409	390	414	
varav USA	282	275	282	
Europa	1 298	1 289	1 174	
varav Sverige	141	141	139	
varav Tyskland	232	232	233	
varav Storbritannien	95	94	99	
Övriga marknader	583	562	748	
varav Japan	109	109	95	
varav Sydkorea	33	29	24	
<b>Totalt</b>	<b>2 350</b>	<b>2 301</b>	<b>2 321</b>	

### Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar

Volvo Car Groups strategiska intresseföretag inkluderar Polestar, som förväntas noteras på Nasdaq New York under det första halvåret 2022, och LYNK&CO som är ett fristående joint venture-företag. Inget av företagen konsolideras av Volvo Car Group. Volvo Car Group anser att dess partnerskap med Polestar gör det möjligt för Koncernen att förverkliga sina strategiska ambitioner och att partnerskapet med LYNK&CO gör det möjligt för Volvo Car Group att fånga nya kundgrupper och nå marknader där Koncernen inte för närvarande är etablerad. Dessutom anser Volvo Car Group att båda partnerskapen gör det möjligt för Koncernen att förbättra sin övergripande konkurrenskraft genom synergieffekter i utvecklingen av nästa generations teknik samt genom gemensam upphandling och andra stordriftsfördelar. För ytterligare information se ”– Styrkor och strategier–Det strategiska intresseföretaget Polestar: etablerat av Volvo Car Group” ovan samt ”Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Joint venture-avtal m.m.–LYNK&CO” respektive ”–Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Joint venture-avtal m.m.–Polestar”. Volvo Car Group har även inrättat en teknologifokuserad riskkapitalsfond.

### Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar Översikt

Polestar är ett progressivt fristående bilmärke för högpresterande elbilar med huvudkontor i Göteborg och med biltillverkning i Kina och planerad framtida produktion vid Volvo Car Groups tillverkningsanläggning i Charleston, South Carolina, USA. Polestar erbjuder sina kunder progressiva, högpresterande elektriska bilar. Genom uppbackningen från Volvo Car Group har Polestar ett djupt rotat säkerhetsarv och genom sin start up-kultur med fokus på innovation strävar Polestar efter att snabbt implementera ny teknik i syfte att förbättra prestandan i sina produkter. Med de prisbelönda modellerna Polestar 1 och Polestar 2, som skapades genom ett designerlett ledarskap med fokus på avantgarde-design och med en högteknologisk och minimalistisk stil, erbjuder Polestar en körstil och en designmässig estetik som skiljer sig markant från Volvo-bilar och som därför tilltalar andra kunder än de som Volvos varumärke typiskt sett vänder sig till. Genom sitt samarbete med Polestar kan Volvo Car Group nå prestandasegmentet på premiummarknaden för elbilar som kännetecknas högre marginalpotential och snabbare tillväxt än det bredare premiumsegmentet.

### Polestars historia och ägarstruktur

2015 förvärvade Volvo Car Group varumärket Polestar och etablerade därefter Polestar som en tillverkare av helt elektriska bilar. 2018 förvärvade Geely Holding 50 procent av Polestar-koncernen genom en investering uppgående till 5 miljarder SEK.

En omorganisation av Polestar-koncernen och ägarstrukturen genomfördes 2020 och i maj 2020 bildade Snita Holding B.V. (som är helägt av Volvo Car Group) och PSD Investment Ltd (som är ägt av Bolagets styrelseordförande) joint venture-bolaget Polestar Automotive Holding Limited (**”Polestar Holding”**) som holdingbolag i Polestar-koncernen. Vid bildandet ägde Snita Holding B.V. och PSD Investment Ltd 50 procent vardera av Polestar Holding.

I november 2020 avyttrade Snita Holding B.V. 0,86 procent av det totala antalet aktier i Polestar Holding till PSINV AB, ett annat

dotterbolag inom Volvo Car Group (i vilket vissa medlemmar i koncernledningarna i Volvo Car Group respektive Polestar Holding äger aktier).<sup>29</sup> I april 2021 tog Polestar Holding in 550 MUSD från en grupp av investerare ledda av Chongqing Chengxing Equity Investment Fund Partnership, Zibo Financial Holding och Zibo Hightech Industrial Investment genom en riktad emission av aktier. Den 28 juli 2021 förvärvade Snita Holding B.V. en mindre andel av PSD Investment Ltds aktier i Polestar Holding. Köpeskillingen uppgick till 239 MUSD (2 095 MSEK). Per dagen för detta prospekt innehar Volvo Car Group indirekt 49,5 procent av aktierna och 49,6 procent av rösterna i Polestar Holding, PSD Investment Ltd innehar 42,7 procent av aktierna och andra finansiella investerare innehar 7,8 procent av aktierna.

Den 27 september 2021 offentliggjorde Polestar Holding att bolaget ingått ett avtal om ett samgående med Gores Guggenheim, ett SPAC-bolag vars värdepapper är noterade på Nasdaq New York. Enligt offentliggörandet avser parterna att slutföra samgåendet under det första halvåret 2022 och i samband med det förväntas Polestar Automotive Holding UK Limiteds (**”Polestar UK”**) värdepapper noteras på Nasdaq New York istället för Gores Guggenheims genom ett så kallat de-SPAC-förfarande. Timingen för slutförandet av samgåendet och de-SPAC-förfarandet är beroende av, bland annat, noteringsgodkännande från Nasdaq New York. I samband med de-SPAC-förfarandet genomförs en intern omorganisation av Polestar-koncernen som kommer inkludera nybildandet av Polestar UK, ett företag bildat under lagarna i England och Wales, som det nya moderbolaget i Polestar-koncernen och det bolag som ska börsnoteras på Nasdaq New York. Polestar UK kommer att emittera både stamaktier av serie A, med en röst per aktie, och stamaktier av serie B, med tio röster per aktie, varav endast stamaktierna av serie A förväntas noteras på Nasdaq New York i form av amerikanska depåbevis (Eng. *American depository shares (ADS)*). På begäran av innehavare av stamaktie av serie B kan varje stamaktie av serie B omvandlas till en stamaktie av serie A. De-SPAC-förfarandet kommer att genomföras genom att ett helägt, nybildat amerikanskt dotterbolag till Polestar UK in i Gores Guggenheim, med Gores Guggenheim som övertagande bolag. I fusionen kommer befintliga aktier i Gores Guggenheim dras in och bytas ut mot stamaktier av serie A i Polestar UK, så att de befintliga aktieägarna i Gores Guggenheim kommer bli aktieägare i Polestar UK och att Gores Guggenheim kommer att bli ett helägt dotterbolag till Polestar UK. De befintliga aktieägarna i Gores Guggenheim kommer också ha rätt att lösa in sina befintliga aktier och få dem återbetalda mot ett inlösenpris som motsvarar en pro rata-andel av de likvida medel som innehas av Gores Guggenheim på dess för SPAC-ändamål spärrade konto (Eng. *trust account*), istället för att byta ut dem mot stamaktier av serie A i Polestar UK. Under antagandet om att inga aktieägare i Gores Guggenheim utnyttjar sin inlösenrätt förväntas de befintliga aktieägarna i Gores Guggenheim inneha 3,8 procent av aktierna i Polestar UK efter slutförandet av de-SPAC-förfarandet.

Därutöver har Polestar UK ingått teckningsavtal (Eng. *subscription agreement*) med vissa investerare, inklusive Volvo Car Group och ett intressebolag till Gores Guggenheim, avseende en nyemission av stamaktier av serie A som ska genomföras i samband med,

<sup>29</sup>) Se ”Aktier och aktiekapital–Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Investeringsprogram avseende Polestar”.

och under förutsättning av, att de-SPAC-förfarandet slutförs. Nyemissionen ska tillföra Polestar UK en bruttolikvid om cirka 250 MUSD (2 190 MSEK), varav upp till 100 MUSD (876 MSEK) kommer att garanteras av Volvo Car Group. Utöver emissionslikvid kommer Polestar UK också, efter slutförandet av de-SPAC-förfarandet, få tillgång till de likvida medel som innehas av Gores Guggenheims på dess för SPAC-ändamål spärrade konto som anskaffades i samband med noteringen av Gores Guggenheim. Dessa medel uppgår till cirka 800 MUSD (7 008 MSEK) före eventuell inlösen av befintliga aktier i Gores Guggenheim. I samband med de-SPAC-förfarandet kommer Volvo Car Group och andra befintliga aktieägare i Polestar Holding under en femårsperiod som inleds 180 dagar efter slutförandet av de-SPAC-förfarandet ha möjlighet att erhålla ett ytterligare antal stamaktier av serie A som ska emitteras av Polestar UK, förutsatt att priset på Polestar UKs stamaktier av serie A på Nasdaq New York överstiger vissa förutbestämda tröskelvärden. Dessutom har Volvo Car Group och Polestar avtalat att Volvo Car Group ska teckna sig för konvertibla preferensaktier i Polestar UK till ett värde om 498 MUSD (4 362 MSEK) omedelbart före slutförandet av de-SPAC-förfarandet. Den teckningslikvid som Polestar därvid erhåller ska användas för att återbetala skulder till Volvo Car Group om ett motsvarande belopp. I samband med slutförandet av de-SPAC-förfarandet förväntas de konvertibla preferensaktierna konverteras till stamaktier av serie A i Polestar UK till en konverteringskurs om 10 USD per aktie, som är föremål för sedvanliga omräkningsbestämmelser samt förutsätter, bland annat, att Volvo Car Group direkt eller indirekt äger mindre än 50 procent av aktierna i Polestar UK efter konverteringen.

Efter slutförandet av de-SPAC-förfarandet och konverteringen av preferensaktier och under antagande om att inga befintliga aktieägare i Gores Guggenheim utnyttjar sin inlösenrätt förväntas Volvo Car Group, indirekt genom Polestar Holding, att inneha både stamaktier av serie A och serie B, motsvarande totalt 48,1 procent av aktierna och 49,4 procent av rösterna i Polestar UK och kommer fortsatt vara den största aktieägaren. Avsikten är att Polestar Holding ska likvideras efter slutförandet av de-SPAC-förfarandet, vilket kommer att resultera i att Volvo Car Group äger aktier direkt i Polestar UK. Likvidationsprocessen förväntas slutföras under 2022.

I samband med de-SPAC-förfarandet har Volvo Car Group åtagit sig att, med vissa undantag, inte sälja sitt direkta och indirekta aktieinnehav i Polestar UK under en period om 180 dagar från slutförandet av de-SPAC-förfarandet.

#### Polestars verksamhet

Polestar etablerades ursprungligen 1996 som ett bilracingföretag och 2011 började Polestar leverera prestandahöjande mjukvara till Volvo Car Group. Polestar förvärvades av Volvo Car Group 2015 och etablerades som ett bilmärke när Polestar 1 lanserades 2017. Polestar 1 är en exklusiv samlarbil som producerats i en begränsad upplaga och som lanserades för att etablera Polestar som ett elbilmärke för högpresterande elektrifierade bilar i premiumsegmentet. Polestar 1, som är en laddhybrid med lång räckvidd, producerades vid Polestars produktionsanläggning i Chengdu, Kina och baserades på SPA, en fordonsarkitektur som har utvecklats internt av Volvo Car Group. 2019 lanserade Polestar sin första helt elektriska bil, Polestar 2, med produktion vid Luqiao-fabriken i Kina (där även XC40 tillverkas). Produktionen av Polestar 3, en aerodynamisk,

elektrisk prestanda-SUV, förväntas påbörjas 2022 i Chengdu, Kina. Framöver planeras produktion även ske i Charleston, South Carolina, USA. Till 2024 planerar Polestar att ha lanserat Polestar 3 och ytterligare två nya modeller med olika specifikationer för att möjliggöra för Polestar att adressera en betydande andel av den globala marknaden för helt elektriska premiumbilar. Polestars globala närvaro, med dess nuvarande produktionsbas i Kina, planerad produktion i USA och ett utvecklat globalt distributionsnätverk, förväntas ge företaget en stark position för att absorbera en betydande andel av de snabbt växande marknaderna för elbilar i Kina, USA och Europa. 2020 lanserades Polestars direktförsäljning online och de första Polestar-bilarna levererades till kunder. Dess försäljningsvolym 2020 uppgick till cirka 10 000 bilar. I dagsläget har Polestar en snabbt växande direktförsäljning online på 14 marknader på tre kontinenter. Dessutom har Polestar etablerat Polestar Spaces, ett fysiskt showroom-koncept som också används för leverans av bilar, globalt i cirka 45 städer. Polestar planerar att expandera sitt globala distributionsnätverk till 30 nya marknader och utöka Polestar Spaces-konceptet till fler än 150 ytterligare platser 2023. För närvarande har Polestar tillgång till service på cirka 500 platser globalt och planerar att utöka detta till fler än 800 platser 2023. Enligt information som Polestar publicerade i samband med offentliggörandet av samgåendet med Gores Guggenheim är Polestars förväntningar att dess försäljningsvolym för 2021 ska uppgå till 29 000 bilar och att försäljningsvolymen ska växa till 290 000 bilar till 2025, drivet av nya modeller och lansering på nya marknader.

Volvo Car Group bedömer att Polestar har förmågan att bli ett av de snabbast växande nya helt elektriska bilmärkena sett till försäljningsvolym. Dessutom anser Volvo Car Group att Polestar är väl positionerat för ökad försäljning globalt med utgångspunkt i sin närvaro i Europa och dess kapacitet för massproduktion av helt elektriska bilar i Kina och planerade produktion i USA. Polestar drar också fördel av en skalbar struktur med låg kapitalbindning då den är uppbyggd på Volvo Car Groups och Geely-sfärens erfarenhet, teknik och omfång, varigenom Polestar kan dra nytta av deras utveckling av fordonsarkitektur för elektriska bilar, fordonstest, verifiering, upphandling, distribution, tillverkning, logistik och leverantörskedja samt teknisk design för produktutveckling. Utöver detta anser Volvo Car Group att Polestar också är väl positionerat för att utnyttja teknik för självkörande bilar samt annan teknik från dess, och Geely-sfärens, strategiska samarbetspartners, vilket exempelvis har resulterat i att Polestar 2 är den första bilen som har lanserats med ett inbyggt infotainment-system baserat på Google Android och med fullständig OTA-kapacitet i Europa. Enligt Polestars offentliggörande av det föreslagna samgåendet med Gores Guggenheim är det Polestars ambition att ha fullt utvecklad autonom körning till sin Highway Pilot-funktion 2024. Polestar har också intern produktutvecklings- och designkapacitet inom områden som anses utgöra Polestars kärnkompetenser, inklusive elektriska drivlinor, design, distribution, fordonsattribut och marknadsföring. Detta hanteras av medarbetare inom Polestar med specifika ansvarsområden, främst vid dess anläggningar i Göteborg och en forsknings- och utvecklingsanläggning belägen i Coventry, Storbritannien.

Dessutom har Polestar uttryckt en stark hållbarhetsambition genom målet att tillverka en klimatneutral bil 2030 och bli en klimatneutral bitillverkare 2040. För att åstadkomma detta har



Polestar antagit ett antal hållbarhetsinitiativ såsom cirkulär batteri-design- och tillverkning, helt blockchain-baserad datatransparens, planerat införande av hållbara material (exempelvis naturliga fiber och återvunna material) genom hela dess bilinteriör, samt etiska och inkluderande värderingar för arbetsplatsen.

Genom sina produkter erbjuder Polestar flexibla ägaralternativ och direktförsäljning online, med ett strömlinjeformat erbjudande och en slimmad försäljningsmodell via Polestar-appen samt standardiserade tillbehörsalternativ för att möjliggöra kostnadseffektivitet. De direkta digitala kundrelationerna är en av Polestars grundstenar, varigenom Polestar strävar efter att förbättra kundupplevelsen och att eliminera ineffektivitet i försäljnings- och distributionsledet och därmed bidra till högre lönsamhet. Enligt information som Polestar publicerade i samband med offentliggörandet av det föreslagna samgåendet med Gores Guggenheim förväntar sig Polestar att dess nya modeller i premiumsegmentet och etablering på nya marknader kommer att leda till en förväntad omsättning om 17,8 miljarder USD 2025, jämfört med den förväntade omsättningen om 1,6 miljarder USD för 2021. Polestar förväntar sig också att nå ett nollresultat (EBIT) 2023 och att nå en EBIT-marginal om 9 procent 2025.

*Uttalanden i detta avsnitt utgör framåtriktad information som har publicerats av Polestar. Framåtriktad information är ingen garanti för framtida utveckling och Polestars faktiska resultat kan komma att skilja sig från ovanstående ambitioner för mitten av decenniet. Sådana avvikelser kan vara betydande på grund av många faktorer, inklusive de som redogörs för ovan och i "Riskfaktorer–Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till Polestar". Investerare uppmanas att inte fästa otillbörlig vikt vid något av ovanstående uttalanden.*

#### **LYNK&CO – Attrahera nya kundsegment**

LYNK&CO med huvudkontor i Kina bildades 2016 och är ett joint venture som ägs av Volvo Car Group (30 procent), Geely Holding (20 procent) och Geely Auto (50 procent).<sup>30</sup> LYNK&CO är ett nytt, snabbt växande bilmärke som fokuserar på unga, öppensinnade och urbana människor genom ett flexibelt kunderbjudande. LYNK&CO erbjuder uppkoppling i bilen och har 278 LYNK&CO-center i Kina. I Europa omfattar LYNK&CO-erbjudandet bildelning, onlineförsäljning och en abonnemangsmodell.

LYNK&CO lanserade 2020 två nya modeller, LYNK&CO 05 och LYNK&CO 06. Efter detta kan kunder i Kina nu välja mellan fem olika modeller via LYNK&COs återförsäljarnätverk och LYNK&CO planerar att lansera ytterligare modeller. LYNK&COs ambition är att adressera den globala marknaden för flexibel och digitalt uppkopplad mobilitet. 2021 lanserades LYNK&CO kommersiellt i Europa och i Mellanöstern och den först lanserade LYNK&CO-modellen levererades till den europeiska marknaden under det andra kvartalet 2021. Den kommersiella lanseringen av LYNK&CO i Europa, samt globalt, förväntas kunna dra fördel av Volvo Car Groups globala närvaro, bland annat när det gäller verkstadsnätverk, teknisk support, eftermarknad samt bil- och komponentlogistik.

Efter lanseringen av sin första modell 2017 har LYNK&CO vuxit till att uppnå försäljningsvolymen om 229 000 bilar under tolv-månadersperioden som avslutades den 30 juni 2021.

#### **Techfond**

Volvo Car Group har inrättat en teknologifokuserad riskkapitalsfond för att komplettera sina egna forsknings- och utvecklingsaktiviteter och möjliggöra åtkomst till nästa generations teknik samt för att fungera som ett verktyg för marknadsbevakning. Techfonden har mandat att investera kapital från Volvo Car Group i startups som inriktar sig på teknikområden där Koncernen har ett behov av att lära sig mer. Volvo Car Group anser att detta är en viktig del av dess verksamhet eftersom att fonden möjliggör potentiell tidigt åtkomst till ny teknologi och lösningar samt möjliggör för Volvo Car Group att hitta potentiella framtida partners och leverantörer. Till exempel genomförde Volvo Car Groups techfond sin första strategiska investering i Luminar i juni 2018. För närvarande äger techfonden 1,3 procent av Luminar. Per den 30 september 2021 hade fonden investerat totalt 312 MSEK.

#### **Råvaror**

De viktigaste råvarorna som Volvo Car Group behöver för att tillverka sina bilar är stål och aluminium (både för intern stämpling eller i form av komponenter som producerats externt), plast, gummi och komponenter som hjulupphängning och säten. För att minska Volvo Car Groups exponering för valutarisker och tillhörande koldioxidavtryck (per tillverkad bil) har Volvo Car Group vidtagit åtgärder för att minska omfattningen av interkontinental upphandling och öka de lokala inköpen av råvaror.

Volvo Car Group övervakar och administrerar lager med ett system för företagsresursplanering (Eng. *enterprise resource planning*, "ERP"), som bevakar lagernivåer och nivåförändringar. Med den information som registreras i ERP-systemet kan Volvo Car Group övervaka lagernivåerna för råvaror och förbrukningsmaterial, produkter under tillverkning och färdiga varor. Lagerhanteringspersonalen tar hand om planering och tilldelning av lagerutrymme samt inventering av råvaror och färdiga varor enligt interna lagerhanteringsrutiner. Utöver den spårning som utförs av ERP-systemet utför Volvo Car Group regelbundna inventeringar för att verifiera tillförligheten av ERP-systemet. Liksom andra aktörer inom den globala fordons- och elektronikindustrin har Volvo Car Group sedan slutet av 2020 haft både brist på halvledare och svårigheter att få fram leveranser. Tack vare nära samarbeten med sina leverantörer och arbetet utfört av en specifik arbetsgrupp anser dock Volvo Car Group att Koncernen har kunnat hantera problemen förhållandevis väl. Volvo Car Group förutser att den nuvarande situationen kan komma att förändras i framtiden och har därför beslutat att vidta åtgärder för att mildra eventuella effekter på produktionen samtidigt som Koncernen fortsätter att arbeta för att förbättra leveranssituationen. Volvo Car Groups största produktionsvolymen kommer från anläggningarna i Göteborg och Gent, Belgien. Koncernen hoppas kunna undvika framtida produktionsstopp på båda platserna även om det innebär att produktionen tillfälligt måste upphöra vid

<sup>30</sup>) Per den 31 december 2020 uppgick det bokförda värdet av Volvo Car Groups investeringar i LYNK&CO till 3 380 MSEK.

några av de övriga anläggningarna. Syftet med tillfälliga avställningar vid andra produktionsanläggningar är att ge en viss stabilitet och tillsammans med Volvo Car Groups leverantörer säkerställa att produktionen i de berörda anläggningarna kan återupptas så snart som möjligt. Se även *”Riskfaktorer–Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till störningar i leverantörskedjan, inklusive den globala bristen på halvledare”*.

Volvo Car Group åtar sig ansvarsfull upphandling av metaller och mineraler inom sin leverantörskedja. Volvo Car Group strävar efter att endast använda metaller och mineraler vars utvinning, bearbetning, handel och transport varken direkt eller indirekt har resulterat i överträdelser av mänskliga rättigheter, oetisk affärspraxis eller allvarliga miljöskador, eller har finansierat konflikter. Volvo Car Group inledde 2020 en process för att identifiera råvaror som har avgörande betydelse ur ett produktionsperspektiv och som samtidigt är förknippade med negativa miljömässiga, sociala och bolagsstyrningseffekter (ESG).

### Leverantörskedja och upphandling

Volvo Car Group bedömer att den varierade leverantörsbasen gör det möjligt för Koncernen att ha tillförlitliga leveransskällor och tillräcklig leverantörskonkurrens för att säkerställa kostnadsoptimering. 2020 köpte Volvo Car Group varor och tjänster från totalt cirka 9 700 leverantörer och cirka 1 700 produktionsanläggningar globalt. Volvo Car Groups mångsidiga leverantörsbas har gjort det möjligt för Koncernen att välja leverantörer som har den tekniska expertis som krävs för att producera allt mer avancerade bilar med teknik som ligger i branschens framkant. Dessutom har Volvo Car Group långvariga och goda relationer med många av sina nyckelleverantörer. Dessa deltar vanligtvis i utvecklingsfasen av nya modeller och investerar i sina produktionsanläggningar för att säkerställa snabb och effektiv leverans av viktiga komponenter och system. Det råder därför en symbios mellan Volvo Car Group och dess leverantörer och Volvo Car Group bedömer att Koncernens förmåga att integrera leverantörer i utveckling och tillverkning av bilar är en viktig del av Koncernens konkurrensförmåga. Dessutom har Volvo Car Groups inköpsteam ett nära samarbete med forsknings- och utvecklingsteamet i syfte att maximera den tekniska expertisen och optimera kostnaderna.

Volvo Car Group tillämpar en ambitiös hållbarhetsstandard och har en varierad leverantörsbas. Koncernen väljer ut och samarbetar med sina leverantörer och styr sin leverantörskedja i enlighet med sin hållbarhetsstrategi. I linje med Koncernens fokus på hållbarhet förväntas leverantörerna uppfylla de sociala och miljömässiga standarder som fastställts av Volvo Car Group. Volvo Car Group strävar efter att alla dess leverantörer ska uppfylla kriterierna i Koncernens program för leverantörsbedömning, enligt vilket leverantörer utvärderas baserat på sin tekniska och utvecklingsmässiga kapacitet samt sina kvalitetsstandarder och dagliga verksamhet. I leverantörsbedömningsprogrammet ingår även ett antal hållbarhetsbedömningar som utförs före och under verksamhet på plats hos Volvo Car Groups leverantörer samt på moderbolags- eller holdingbolags-nivå för att säkerställa att sociala och miljömässiga krav

uppfylls och för att identifiera områden som kan förbättras. Genom att synkronisera tillverkningsprocessen, från inköp av råvaror till leverans av den färdiga bilen, förutser Volvo Car Group att Koncernen kan minska både slöseri och komplexitet. Genom en optimerad värdekedja från början till slut kan Koncernen inte bara vidta åtgärder för att uppnå sina hållbarhetsambitioner, utan även möjliggöra Volvo Car Groups övergång till nya affärsmodeller, genomföra övergången till elektrifiering och direktförsäljning online på ett effektivt sätt och leverera bilar snabbare till kunderna. Till följd av Volvo Car Groups pågående omställning till full elektrifiering kommer de råvaror som Koncernen behöver att ändras i enlighet med omställningen (se *”–Hållbar utveckling–Klimatåtgärder”* ovan).

Volvo Car Group är medvetet om de sociala och miljömässiga risker som är förknippade med litiumjonbatterier. I syfte att öka transparensen i leverantörskedjan och reducera risker relaterade till leverantörskedjan används en blockchain-teknik som är avsedd att spåra materialen som används i batterierna, inklusive kobolt och glimmer, till deras ursprungskälla. När Volvo Car Group antar leverantörer till Bolagets blockchain-program genomförs dessutom en tredjepartsrevision för att bedöma prestationen utifrån ett ansvarsfullt anskaffningsperspektiv, baserat på OECD:s vägledning om tillbörlig aktsamhet för att säkra ansvarsfulla leveranskedjor för mineraler från konfliktdrabbade områden och högriskområden. När det gäller 3TG (tenn, tantal, volfram och guld) utför Volvo Car Group årligen granskningar av mineralleverantörskedjan, genom vilka Koncernen efterfrågar, samlar och analyserar information om leverantörerna baserat på Responsible Mineral Initiatives rapporteringsmall i syfte att identifiera och reducera potentiella risker i samband med utvinning, bearbetning, handel och transport av dessa material.

Dessutom strävar Volvo Car Group efter att minska utsläppen i leverantörskedjan med 25 procent per bil mellan 2018 och 2025, bland annat genom elektrifiering och batteriproduktion. Volvo Car Group förväntar sig att uppnå målet genom ett nära samarbete med sina leverantörer för att minska deras utsläpp. Detta innefattar bland annat att använda förnybar energi, använda mer återvunnet och biobaserat material samt att minska resursslöseri. Koncernens mål är att uppnå 100 procent förnybar energi hos tier 1-leverantörer 2025. Volvo Car Group ökar också sin egen användning av återvunna material, skapar slutna kretslopp av materialflöden och minskar utsläppen från material.

### Tillverkning

Volvo Car Groups tillverkning är till stor del organiserad kring grundprincipen "att tillverka där vi säljer och göra inköpen där vi tillverkar". Genom att implementera denna princip, särskilt i Europa och APAC-området, kan Volvo Car Group dra nytta av produktionsflexibilitet, reagera på den lokala efterfrågan från kunder, optimera kostnaderna (inklusive transportkostnader och minskade tullavgifter), minska exponeringen mot valutakursförändringar, vilket inbegriper att minska dess rörelsekapital, netto och minimera miljöpåverkan från sin produktion (inklusive koldioxidutsläpp).

Nedan tabell illustrerar Volvo Car Groups biltillverkning och inköp för 2020:

Grundprincip att...	Americas	EMEA	APAC
...bygga där vi säljer <sup>1)</sup> ...	9%	90%	75%
...och köpa där vi bygger <sup>1)</sup>	40%	90%	85%

1) Tillverka där vi säljer-uppgifterna är baserade på volym och göra inköp där vi tillverkar-uppgifterna är baserade på värde.

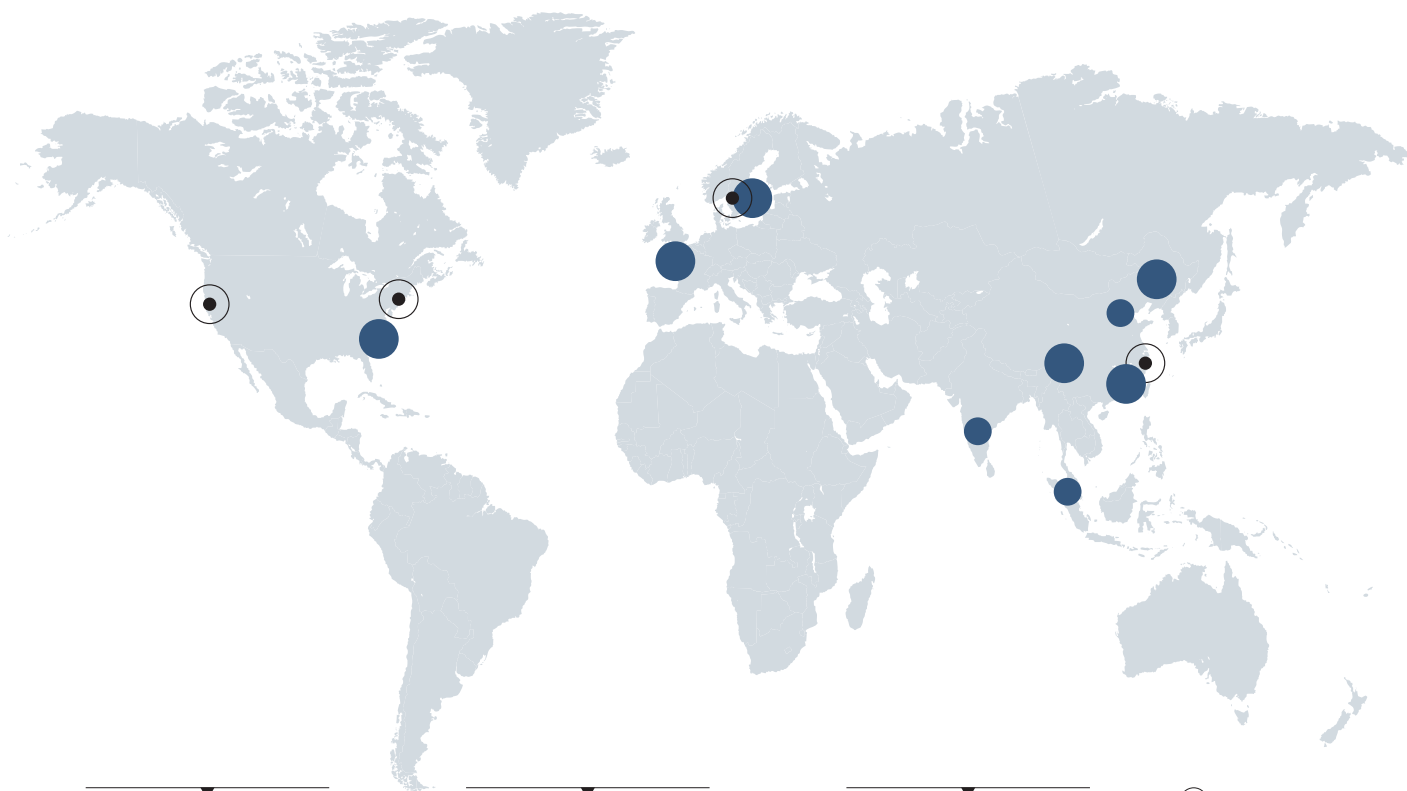
Volvo Car Group äger och/eller driver sex biltillverknings- och monteringsfabriker och ett antal komponentanläggningar i Sverige, Belgien, Kina, USA och Malaysia. På grund av det kinesiska regelverket äger Volvo Car Group för närvarande 50 procent av sina produktionsanläggningar i Chengdu och Daqing i Kina, medan Geely Holding äger resterande 50 procent. Koncernens produktionsanläggningar utanför Kina är helägda. Volvo Car Group har ingått avtal med Geely Holding avseende förvärv av de återstående 50 procenten av produktionsanläggningarna i Kina och tillsammans med Geely Holding kommit överens om att etablera Aurobay som ska ta över Koncernens två motorfabriker (se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Omstrukturering av kinesiska joint ventures som äger fabriker och forsknings- och utvecklingscenter" och "Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten"). Dessutom har Volvo Car Group ingått avtal med den AB Volvo-ägda fabriken i Bangalore, Indien om montering av Volvobilar.

Alla Volvo Car Groups produktionsanläggningar tillämpar global teknik och globala inköp och utgår från Volvo Car Groups tillverkningssystem (Volvo Car Manufacturing System, "VCMS"), som gör det möjligt för varje anläggning att arbeta enligt samma globala kvalitetsstandarder. Dessutom följer alla Volvo Car Groups produktionsanläggningar Koncernens globala miljöstandarder, vilket säkerställer att miljöpåverkan från tillverkningen begränsas.



Nedan beskrivs produktionsanläggningarna samt Volvo Car Groups globala och lokala huvudkontor:

Kapacitet upp till 1,2 m bilar<sup>1</sup>  
 Försäljning i >100 länder  
 ~ 2300 återförsäljarparters  
 ~ 41 000 anställda



### AMERICAS

~ 2000 anställda

#### USA

- Mahaw, NJ
  - Americas Huvudkontor
- Charleston, SC
  - Biltillverkning
- Sunnyvale, CA
  - FoU och Design Center

### EMEA

~ 30 000 anställda

#### Sverige

- Göteborg
  - Globalt Huvudkontor
  - FoU och Design Center
  - Biltillverkning
- Olofström
  - Komponenter

Förbänningsmotorverksamheten i drivlinefabriken i Skövde har delats ut till Geely Sweden som ett led i separationen av Koncernens förbänningsmotorverksamhet

#### Belgien

- Gent
  - Biltillverkning

### APAC

~ 9000 anställda

#### Kina

- Shanghai
  - APAC Huvudkontor
  - FoU och Design Center
- Chengdu
  - Biltillverkning
- Daqing
  - Biltillverkning
- Luqiao
  - Biltillverkning

Förbänningsmotorverksamheten i drivlinefabriken i Zhangjiakou, Kina, har en exitplan på plats som ett led i separationen av Koncernens förbänningsmotorverksamhet

Monteringsfabriker i Bangalore, Indien och Kuala Lumpur, Malaysia

- HQ / FoU / Design
- Produktion

1) För att uppnå full kapacitet krävs enbart begränsade investeringar.

Volvo Car Group mäter kapaciteten i de anläggningar som Koncernen driver utifrån två mått: teoretisk kapacitet på längre sikt och installerad kapacitet. Teoretisk kapacitet på längre sikt anger den framtida potentialen i en fullt installerad och utnyttjad anläggning. Installerad årlig kapacitet anger anläggningens kapacitet utifrån dess nuvarande status inklusive prognosticerade effektivitetsvinster på kort sikt och kräver begränsade investeringar. Nedanstående tabell visar den installerade årliga kapaciteten och utnyttjandegraden för Volvo Car Groups produktionsanläggningar 2020 respektive 2019.

	Räkenskapsåret			
	2020		2019	
	Installerad årlig kapacitet (enheter)	Utnyttjandegrad	Installerad årlig kapacitet (enheter)	Utnyttjandegrad
<b>Produktionsanläggningar</b>				
Göteborg, Sverige	300 000	82 %	290 000	96 %
Gent, Belgien	270 000	72 %	240 000	86 %
Chengdu, Kina	155 000	64 %	150 000	73 %
Luqiao, Kina <sup>1)</sup>	155 000	39 %	150 000	41 %
Daqing, Kina	115 000	59 %	75 000	69 %
Charleston, South Carolina, USA	45 000	49 %	75 000	47 %

1) Drivs för närvarande av Volvo Car Group som kontraktstillverkare, men kommer att förvärfvas av Volvo Car Group. Efter slutförandet av förvärvet kommer anläggningen att benämnas Taizhou-fabriken. Se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen – Företagstransaktioner – 2021 – Förvärv av Luqiao-fabriken". Installerad årlig kapacitet i Luqiao, Kina, inkluderar även kapacitet hänförlig till närstående parter och intresseföretag.

### Kontraktstillverkning

Utöver att tillverka Volvobilar kommer Volvo Car Group i framtiden också tillverka intresseföretags bilar i sina tillverkningsanläggningar som kontraktstillverkare. Vid Luqiao-fabriken i Kina, som Volvo Car Group har ingått ett avtal om att förvärva och som framöver kommer att benämnas Taizhou-fabriken (se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen – Företagstransaktioner – 2021 – Förvärv av Luqiao-fabriken") tillverkas för närvarande Polestar-bilar utöver Volvobilar. Dessutom kommer Polestar 3 tillverkas vid Volvo Car Groups anläggningar i Charleston, South Carolina, USA och Chengdu, Kina. När Volvo Car Group agerar i egenskap av kontraktstillverkare kommer Koncernen köpa alla delar och montera bilarna vid sina tillverkningsanläggningar innan de säljs till intresseföretagen. Volvo Car Group förväntar sig att sådan produktion kommer att ha en positiv effekt på Volvo Car Groups omsättning och rörelseresultat.

### Produktåterkallelser

Volvo Car Group strävar efter att garantera säkerheten för förare och passagerare som färdas med Volvobilar. Volvo Car Group följer, i linje med sitt åtagande att skydda kunderna, regler avseende återkallelser och initierar frivilliga servicekampanjer när Koncernen anser att de kommer att vara till nytta för kunderna. Volvo Car Group betraktar återkallelser som en normal del av verksamheten både nu och i framtiden, särskilt med tanke på att Volvo Car Group är en global bil tillverkare med en stor del av sin försäljning i länder som USA, Kina, Japan och Sydkorea som alla har stränga återkallelsekrav.

Volvo Car Groups fokus när det gäller produktåterkallelser är att begränsa kundernas besvär till ett minimum samtidigt som hög kvalitet och höga säkerhetsstandarder upprätthålls. Finansiell påverkan på Koncernen är inte en faktor som beaktas när en eventuell produktåterkallelse utvärderas. Volvo Car Groups processer för produktåterkallelser hanteras internt av utsedda team i enlighet med interna riktlinjer.

När ett beslut har fattats om att initiera en produktåterkallelse görs en garantiavsättning. Värdet på garantiavsättningar baseras på historisk statistik och garantiperiodens längd (se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen – Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål").

Sedan den 1 januari 2020 har Volvo Car Group initierat tre väsentliga produktåterkallelser:

- en återkallelse som initierades i mars 2020 avseende cirka 750 000 Volvobilar av årsmodell 2019–2020 på grund av ett fel i det automatiska nödbromssystemet, som är en del av förarstödsystemet,
- en återkallelse som initierades i juni 2020 avseende cirka 2 184 000 Volvobilar av årsmodell 2007–2018 på grund av att Koncernen identifierade en risk för att fästet i de främre säkerhetsbältena kunde försvagas över tid, och
- en återkallelse som initierades i november 2020 relaterad till ett upptäckt funktionsfel med gasgeneratoren i förarkrockkuddar i bilar som producerats på en äldre plattformsgeneration, vilket vid användning under vissa förhållanden kunde leda till ett funktionsfel. Vid den tidpunkten återkallades omkring 124 000 Volvobilar av årsmodell 2001–2003. Efter ytterligare utredningar utvidgades återkallelsen under hösten 2021 till att omfatta ytterligare cirka 337 000 Volvobilar av årsmodell 2004–2009 av samma modell som den initiala återkallelsen samt cirka 301 000 Volvobilar av årsmodell 2001–2008 av andra modeller.

Se även "Riskfaktorer – Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch – Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till produktåterkallelser".

### Anställda

Att ha en effektiv medarbetarplan och -strategi är grundläggande för Volvo Car Group. Koncernen strävar efter att attrahera och behålla talanger över hela världen och att lyfta fram det bästa hos sina medarbetare för att förverkliga sina tillväxtplaner. Därför fokuserar Volvo Car Group på sina medarbetare och strävar efter att låta Koncernens syfte påverka deras prestation och engagemang. Genom ledarskapsutvecklingsprogram, en miljö präglad av ständiga förbättringar, många interna initiativ för att öka produktkunskapen och den gemensamma medvetenheten om Volvo Car Groups verksamhet samt ett globalt förändringsprogram som syftar till att skapa en attraktiv och effektiv arbetsplats, strukturerad kring medarbetarna och deras arbete strävar Volvo Car Group efter att skapa en tilltalande och strukturerad arbetsmiljö och anser att Koncernen kan visa sina medarbetare att de bidrar till och är en del av en större helhet.

Volvo Car Groups mål är att bli en attraktiv arbetsgivare för personer som vill göra skillnad och locka de ledande talangerna genom Volvo Car Groups kultur, ledarskap och kompetens. Universum har utmärkt Volvo Car Group som en attraktiv arbetsgivare i Belgien,



Kina och Sverige och Volvo Car Group har varit inkluderat i Universum Globals lista över topp 50 arbetsgivare sedan 2018.<sup>31</sup> Volvo Car Group arbetar aktivt för att göra sin potentiella talangpool så stor som möjligt genom att identifiera möjliga talanger i underrepresenterade grupper, aktivt motarbeta omedvetna fördomar i syfte att skapa mångfald i rekryteringen och för att inspirera nästa generations innovatörer och ledare. Volvo Car Groups globala mångfalds- och inkluderingsplan gäller för hela verksamheten och omfattar en rad aktiviteter som ska förbättra medvetenhetsutbildningen och utnyttja fördelarna och möjligheterna med mångfald inom Volvo Car Group. Fokusområdena inom mångfaldsplanen är bland annat jämställdhet mellan könen och nolltolerans mot trakasserier och diskriminering. Under det första kvartalet 2021 lanserade Volvo Car Group dessutom sitt globala föräldravänliga arbetsgivarinitiativ, genom vilket Volvo Car Group stöder alla sina anställda som vill vara med sina barn. Volvo Car Group har också åtagit sig att arbeta för 50/50 manligt och kvinnligt ledarskap som driver mångfald och därmed kan öka innovation och prestation. Volvo Car Groups medarbetarundersökning som genomfördes av Glint i maj 2021 visade att det finns ett stort engagemang bland medarbetarna.<sup>32</sup> Volvo Car Group fick ett värde på 76 procent för engagemang av 100, vilket ligger över det globala riktmärket på 74 procent. Undersökningen visade också att Volvo Car Groups medarbetare var särskilt nöjda med sina närmaste kollegor, med möjligheten att vara sig själva på jobbet och med sina bidrag till Volvo Car Groups övergripande prestation.

Volvo Car Group anser att Koncernen har goda relationer med arbetstagarorganisationer både på branschnivå och på lokal nivå. Kollektivavtal har ingåtts i Sverige och Belgien.

Volvo Car Group fortsätter att rekrytera aktivt inom prioriterade områden som mjukvaruutveckling eftersom mjukvara är en alltmer differentierande funktion bland biltillverkare för att definiera kundupplevelsen av bilarna. Volvo Car Group fokuserar därför i allt högre grad på att attrahera de bästa mjukvaruingenjörerna och programmerarna som finns tillgängliga, samtidigt som Koncernen skapar en organisation som är väl utrustad för en miljö av kontinuerlig förbättring och innovation, i motsats till de mer traditionella halvårsvisa mjukvaruuppdateringarna inom bilindustrin. Som ett resultat av detta fokus har Volvo Car Group snabbt ökat sin mjukvarukompetens genom mer än fördubbling av antalet interna mjukvaruutvecklare de senaste fem åren och Volvo Car Group förväntar sig att antalet interna mjukvaruutvecklare kommer fördubblas igen inom de kommande fem åren. Utöver detta rekryterar Volvo Car Group talanger globalt tack vare sin närvaro i Göteborg, Lund och Stockholm i Sverige; Silicon Valley i Kalifornien, USA samt Shanghai i Kina.

Nedanstående tabell visar det genomsnittliga antalet anställda inom Volvo Car Groups verksamhet per region för 2018, 2019 och 2020 respektive för det första halvåret 2021.

	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Sverige	22 785	24 262	21 071	23 005	23 078
Nordiska länder exklusive Sverige	98	88	587	736	834
Belgien	6 735	6 645	4 789	5 109	5 521
Europa exklusive Norden och Belgien	1 319	1 238	1 316	1 237	974
Nord- och Sydamerika	1 951	1 946	1 850	2 036	1 889
Kina	6 785	7 029	7 709	8 404	8 253
Asien exklusive Kina	921	933	899	878	770
Övriga länder	77	70	122	112	99
<b>Totalt</b>	<b>40 672</b>	<b>42 211</b>	<b>38 343<sup>1)</sup></b>	<b>41 517</b>	<b>41 418<sup>2)</sup></b>

1) Minskningen av det genomsnittliga antalet anställda är främst en följd av korttidspermitteringar under det andra kvartalet 2020 och till viss del beroende på de åtgärder för kompetensskifte som slutfördes under tredje kvartalet 2020.

2) Jämförelseantalet heltidsanställda har räknats om enligt en ändrad och förbättrad metod för beräkning av det genomsnittliga antalet heltidsanställda.

Sedan den 30 juni 2021 har antalet anställda ökat med cirka 1 800 nya anställda, primärt relaterat till omstruktureringen av kinesiska joint ventures (se "*Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Omstrukturering av kinesiska joint ventures som äger fabriker och forsknings- och utvecklingscenter*"), ökad arbetsstyrka inom produktutveckling och ökad produktion i Chengdu, Kina och Charleston, South Carolina, USA. Sedan den 30 juni 2021 har antalet anställda i Volvo Car Group därutöver minskat med cirka 2 200 som en konsekvens av separationen av Volvo Car Groups förbränningsmotorverksamhet (se "*Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten*"). Efter slutförandet av Volvo Car Groups förvärv av Luqiao-fabriken, som planeras att äga rum under det fjärde kvartalet 2021, beräknas antalet anställda dessutom komma att öka med cirka 2 600 nya anställda (se "*Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Förvärv av Luqiao-fabriken*").

Det genomsnittliga antalet anställda har beräknats utifrån antalet betalda timmar under året i förhållande till Volvo Car Groups normala arbetstid per år. Under 2020 respektive under det första halvåret 2021 var 24 procent respektive 25 procent av det genomsnittliga antalet anställda inom Volvo Car Group kvinnor.

### Säkerhet på arbetsplatsen

Volvo Car Group strävar efter att säkerställa att människorna som tillverkar Koncernens produkter och komponenter eller levererar tjänster till Koncernen bemöts med värdighet och respekt. Volvo Car Group tillämpar ett enhetligt synsätt på hälsa och säkerhet i hela organisationen. Hälso- och säkerhetsspecialister arbetar strategiskt inom alla delar av Volvo Car Group, baserat på Koncernens arbetsmiljödirektiv, och all Volvo Car Groups verksamhet och alla medarbetare och uppdragstagare styrs av Koncernens globala standarder.

31) Universum Global är ett globalt företag som bedömer arbetsgivare och genomför studier om talangers förväntningar på karriär.

32) Glint är ett företag som tillhandahåller en plattform som i realtid visar de anställdas engagemang för sina företag. Undersökningen om medarbetarengagemang görs online 2–3 gånger per år. Det globala riktmärket baseras på resultaten från Glint-kunder – fler än 250 företag. Det globala riktmärket var 74 procent i undersökningen som genomfördes i maj 2021.

Volvo Car Group fortsätter att implementera sina globala rutiner för hälsa och säkerhet och att främja sin säkerhetskultur genom ledarskapsutbildning med fokus på beteende. Exempelvis genomförde Volvo Car Group under 2019 många hälsoinitiativ, däribland en global hälso- och säkerhetsmånad, erbjudanden om influensavaccinering, friskvård och seminarier. Vidare etablerades ett säkerhetsutbildningscenter som gjorde stora framsteg i arbetet för att eliminera olyckor 2020. Antalet arbetsskador med frånvaro, mätt som skadefrekvens (Eng. *Lost Time Case Rate*, "LTCR"), minskade med 23,0 procent till 0,10 procent för anställda, och till 0,20 procent för inhyrd personal under ledning av anställda arbetsledare under 2020 jämfört med 2019. Dessutom var personalens hälsa och säkerhet en central aspekt 2020 på grund av covid-19-pandemin. Se "*Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Nyckelfaktorer som påverkar Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning–Ekonomiska förhållanden och efterfrågan på premiumbilar*" för en diskussion om de olika åtgärder som Volvo Car Group har vidtagit för att skydda sina medarbetares hälsa och säkerhet under pandemin. Dessutom anser Volvo Car Group att Koncernen var snabb med att öppna fabriker och kontor på nytt i Sverige, efter att ha vidtagit anpassade säkerhetsåtgärder i förhållande till covid-19-pandemin.

### Immateriella rättigheter

Volvo Car Group bedömer att Koncernens immateriella rättigheter har varit och kommer att fortsätta att vara avgörande för Koncernens framgång och Koncernen skyddar därför aktivt sina immateriella rättigheter. Volvo Car Group ansöker om patent i Europa, USA och i andra delar av världen för att skydda sin teknik och de förbättringar som anses viktiga för verksamheten. Inget enskilt patent är emellertid avgörande för verksamheten som helhet. Dessutom äger Volvo Car Group registrerade varumärken och designrättigheter i flera länder och i ett antal klasser. Per den 30 juni 2021 var Volvo Car Group registrerad ägare till 2 247 patent, 1 281 varumärken och 1 423 designrättigheter och hade ansökt om registrering av 1 100 patent, 98 varumärken och 200 designrättigheter som fortfarande väntar på godkännande från de berörda myndigheterna. Volvo Car Groups patent innehas av Volvo Car Corporation och Zenseact AB. För övriga patent och immateriella rättigheter som används i Volvo Car Groups verksamhet finns erforderliga licenser för att använda sådana patent och immateriella rättigheter. Exempelvis har Volvo Car Group ingått licensavtal med Avanci Platform International Limited för trådlös 2G-, 3G- och 4G-teknologi som används i Volvo Car Groups uppkopplade bilar. Volvo Car Group förväntar sig att framtida intäkter från immateriella rättigheter kommer att ligga i linje med nuvarande nivåer.

### Volvos varumärke

Volvos varumärke ägs av Volvo Trademark Holding AB, ett företag som ägs gemensamt av AB Volvo och Volvo Car Group. Se "*Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Licensavtal och avtal relaterade till immateriella rättigheter–Licensavtal med Volvo Trademark Holding AB*" för ytterligare information.

### Immateriella rättigheter avseende CMA

Volvo Car Group har en oåterkallelig och evig licens till de immateriella rättigheter som har utvecklats inom ramen för CMA-samarbe-

tet med Ningbo Geely och CEVT, där de immateriella rättigheterna ägs av Ningbo Geely. För ytterligare information, se "*Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Licensavtal och avtal relaterade till immateriella rättigheter–Avtal med Ningbo Geely avseende CMA-plattformen*".

### Försäkring

Volvo Car Group har ett koncerninternt försäkringsbolag, Volvo Car Insurance AB, som har tillstånd att bedriva försäkringsrörelse från Finansinspektionen. Volvo Car Insurance AB försäkrar en del av Volvo Car Groups risker i förhållande till egendomsskada, verksamhetsavbrott, allmänt ansvar, produktansvar samt transport. Reserverna i Volvo Car Groups koncerninterna försäkringsbolag justeras löpande baserat på aktuariella beräkningar.

Volvo Car Group bedömer att Koncernen har ett adekvat försäkringsskydd för sin verksamhet och att täckningens omfattning ligger i linje med branschpraxis. Volvo Car Group granskar och bedömer riskexponeringen för sin verksamhet och för sina medarbetare och gör lämpliga justeringar av sitt försäkringsskydd i enlighet med sina behov, branschpraxis och tillämpliga myndighetskrav.

### Regulatorisk översikt

Volvo Car Group tillverkar och säljer bilar över hela världen och är således föremål för lagar och myndighetsbestämmelser i många jurisdiktioner, bl.a. avseende utsläpp av växthusgaser, bränsleförbrukning, utsläpp från bilar, bilsäkerhet och produktionsrelaterade miljöfrågor. Dessa lagar och regelverk reglerar Volvo Car Groups bilar samt Volvo Car Groups produktionsanläggningar och verksamhet. I Kina finns det även särskilda bestämmelser om utländskt ägande i biltillverkningsföretag samt om cybersäkerhet. Nedan följer en sammanfattning av de viktigaste lagarna och regelverken som vid tidpunkten för detta prospekt är tillämpliga på Volvo Car Groups huvudmarknader och som kan ha en väsentlig inverkan på Volvo Car Groups verksamhet.

### Internationell harmonisering av fordonslagstiftning

Världsförbundet för harmonisering av fordonsföreskrifter (WP.29) inom FN:s ekonomiska kommission för Europa ("UNECE") arbetar för att främja internationell harmonisering av tekniska föreskrifter för tillverkning och godkännande av hjulförsedda fordon. UNECE har utvecklat vissa internationella regler och regelverk med stöd av 1958-års avtal, såsom FN-föreskrifterna om antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsedda fordon samt om villkoren för ömsesidigt erkännande av typgodkännande utfärdade på grundval av dessa föreskrifter och de enhetliga tekniska föreskrifterna (Eng. *Global Technical Regulations*, "GTRs") enligt 1998-års avtal för hjulförsedda fordon och för utrustning och delar som kan monteras eller användas på hjulförsedda fordon. Denna överenskommelse har bl.a. antagits av EU, Japan och Ryssland, och innebär att respektive jurisdiktions typgodkännande ömsesidigt erkänns av övriga avtalsparter enligt 1958-års avtal. Parterna i 1998-års avtal innefattar USA, EU, Kina och Japan. I dagsläget har 21 stycken enhetliga tekniska föreskrifter upprättats.



I mars 2021 offentliggjorde FN en föreskrift rörande cybersäkerhet och hantering av cybersäkerhetssystem.<sup>33</sup> Regleringen föreskriver att alla nya fordonstyper från och med juli 2022, och alla fordonstyper som produceras från och med juli 2024, måste erhålla ett typgodkännande för att säljas av biltillverkare, som innebär att biltillverkare måste visa att deras produktutveckling baseras på en systematisk approach till risker relaterade till cyberhot mot deras bilar. Biltillverkare måste också skydda sina bilar mot cyberattacker. Föreskriften har antagits i EU genom ändringar av den allmänna säkerhetsförordningen (se ”–Bilsäkerhet–EU” nedan) samt i jurisdiktioner som Japan och Sydkorea. FN-föreskriften förväntas inte antas i Kina och USA, där liknande regleringar istället förväntas implementeras. FN-föreskriften täcker hela fordonets livscykel, från koncept-, produktion och till post-produktionsfas. Misslyckande med att efterleva föreskriften skulle förhindra biltillverkare från att erhålla typgodkännande av berörda bilar på marknader där regleringen har antagits, vilket är ett krav för att erbjuda bilarna i dessa marknader.

#### **Harmonisering av fordonslagstiftning inom EU**

EU tillämpar ett harmoniserat system för typgodkännande av motorfordon, som ger fordonstillverkare tillträde till EU:s inre marknad. Enligt EU-rätten – särskilt förordning 2018/858 – måste motorfordon som ska släppas ut på marknaden typgodkännas för att säkerställa att de lever upp till tillämplig miljö- och säkerhetslagstiftning. Fordon får inte registreras, säljas eller tas i bruk innan de

blivit typgodkända. Detta gäller för alla medlemsländer. Fordon som fått typgodkännande i ett EU-land får därefter säljas och registreras i samtliga medlemsländer – utan ytterligare tester – med stöd av ett intyg om överensstämmelse utfärdat av tillverkaren.

#### **Utsläpp av växthusgaser och bränsleförbrukning EU**

EU har gradvis infört strängare bestämmelser i syfte att minska utsläppen av bland annat koldioxid, kväveoxid (NOx) och partikelämnen från personbilar och lätta nyttofordon som säljs i EU.

EU-lagstiftningen – särskilt förordning 2019/631 – fastställer bindande mål för utsläpp från nya lätta fordon registrerade i medlemsländer i syfte att minska deras koldioxidutsläpp. Förordningen föreskriver ett mål för EU:s hela fordonspark för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 95 g koldioxid/km från nya personbilar och ett mål för EU:s hela fordonspark för de genomsnittliga koldioxidutsläppen på 147 g koldioxid/km från nya lätta nyttofordon som registreras i EU, uppmätt i enlighet med förordning 2017/1151. De specifika utsläppsmål kopplade till koldioxid som fordonstillverkare ska uppnå varje år baseras på dessa mål för EU:s hela fordonspark, med beaktande av den genomsnittliga vikten av respektive tillverkarens nya fordonspark. I syfte att ytterligare uppmuntra fordonstillverkare att producera utsläppsnåla fordon kan tillverkarna tjäna ”superkrediter” för nya personbilar med specifika koldioxidutsläpp under 50 g koldioxid/km. Tillverkare som inte uppfyller sina utsläppsmål kan åläggas sanktioner.

<sup>33</sup>) FN-föreskrift nr 155 – Enhetliga bestämmelser om godkännande av fordon med avseende på cybersäkerhet och ledningssystem för cybersäkerhet.



För att minska utsläpp av fluorerade växthusgaser från luftkonditioneringsystem i motorfordon föreskriver direktiv 2006/40/EG ett förbud mot sådana gaser från lätta fordon. Förbudet innebär att fluorerade växthusgaser med en faktor för global uppvärmningspotential som överstiger 150 inte får användas i luftkonditioneringsystem. Direktivet kompletterar annan EU-rättslig lagstiftning som reglerar fluorerade växthusgaser, såsom förordning 517/2014.

## USA

I USA har den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten (NHTSA) sedan antagandet av 1975-års energilag (Eng. *Energy Policy and Conservation Act*) genomfört minimikrav för den genomsnittliga bränsleförbrukningen för varje årsmodell av nya personbilar och lätta lastbilar som säljs i USA genom CAFE-reglerna. Kraven gäller alla fordonsparkar av inhemska och importerade personbilar och lätta lastbilar och förutsätter att fordonens bränsleförbrukning årligen förbättras fram till 2025. Kraven styrs av fordonens miljöpåverkan. CAFE-reglerna föreskriver att den genomsnittliga bränsleförbrukningen ska beräknas separat för personbilar som importerats till USA från länder utanför Nordamerika och för personbilar som tillverkats i Nordamerika samt för lätta lastbilar. Tillverkarna kan betala en civilrättslig avgift för att uppfylla CAFE-reglerna; i dagsläget uppgår avgiften till 5,50 USD för varje tiondel MPG som tillverkarens genomsnittliga MPG överstiger de lagstadgade kraven, multiplicerat med antalet fordon i tillverkarens fordonspark för att uppnå en sammanlagd avgift. Den 14 januari 2021 offentliggjorde NHTSA ett interimistiskt slutligt beslut med omedelbar effekt, vilken om den tillämpas skulle innebära en ökad avgift för framtida modeller. Framförallt innebär NHTSA:s ändringar att avgiften enligt CAFE-reglerna höjs från 5,50 USD till 14 USD från och med 2022-årsmodeller. CAFE-reglerna förbjuder delstaterna att anta egna bränsleförbrukningsbestämmelser.

Den amerikanska miljömyndigheten (Eng. *United States Environmental Protection Agency*, "EPA") utfärdade 2012 den s.k. växthusgasregeln med stöd av 1963-års lag om luftföroreningar (Eng. *Clean Air Act*). Regeln ålägger fordonstillverkare att följa en växthusgasstandard baserad på tillverkarens klimatavtryck, som årligen blir alltmer sträng fram till 2025. I likhet med CAFE-regelverket förutsätter växthusgasregeln att regelefterlevnaden för personbilar och lätta lastbilar rapporteras separat, men det ställs inga krav på separat rapportering för amerikanska fordon. CAFE-reglerna och växthusgasregeln kan tillgodoses på en rad sätt, bl.a. genom användning av modern teknik och mer miljövänliga kylanläggningar. Växthusgasregeln ger ingen möjlighet att betala en civilrättslig avgift för att uppnå regelefterlevnad.

Delstaten Kalifornien har infört några av de strängaste miljölagarna i USA:s historia – dels på grund av delstatens biologiska mångfald, dels på grund av att många av landets mest förorenade städer finns i Kalifornien. Den kaliforniska miljömyndigheten (Eng. *California Air Resource Board*, "CARB") har utnyttjat sin rätt att utfärda och genomföra egna växthusgasstandarder för motorfordon. Till följd av de strikta miljölagarna i Kalifornien, som i många fall antagits mycket tidigare än den federala miljölagstiftningen, har även andra delstater antagit CARB:s standarder. CARB-standarderna föreskrev tidigare att tillverkare som efterlever EPA:s reglering för lätta nyttofordon även uppfyller CARB-standarderna. Den 12 december 2018 införde CARB dock en ändring som innebär att,

för det fall EPA åtstramar den federala växthusgasregleringen – vilket EPA sedermera har gjort – de två regelverken inte längre likställs. I september 2019 antog NHTSA och EPA en regel som förhindrar Kalifornien från att reglera växthusgasutsläpp. Eftersom förbudet är föremål för tvist är det vid tidpunkten för detta prospekt oklart vad effekterna av den federala CAFE- och växthusgasregleringen, den relaterade tvisten och CARB:s lagändring slutligen blir.

## Kina

Den 1 januari 2021 implementerades GB27999-2019-standarden i Kina, som föreskriver globala utvärderingsmetoder och bränsleförbrukningsmål som kräver att biltillverkare uppnår genomsnittliga bränsleförbrukningsstandarder över hela fordonsflottan. Det kinesiska ministeriet för industri och informationsteknologi (Eng. *Ministry of Industry and Information Technology*, "MIIT") har även infört den s.k. "Fas V-standard" som reglerar bränsleförbrukningen för personbilar (GB19578-2021). Fas V-standard, som är en strängare bränsleförbrukningsstandard, ersatte den tidigare GB19578-2014-standarden och trädde i kraft den 1 juli 2021 för alla nya fordonstyper.

GB27999-2019- och Fas V-standarderna utgör tillsammans de s.k. Fas V-bränsleförbrukningsstandarderna för personbilar – och basen för implementeringen av det dubbelkreditsystem som tillämpas på inhemska biltillverkare och importörer i Kina. Dubbelkreditsystemet har tillämpats i Kina sedan april 2018 och antogs i syfte att uppmuntra tillverkare att minska bränsleförbrukningen och öka tillverkningen av nya energieffektiva fordon. Kreditsystemet ålägger inhemska biltillverkare och importörer att uppfylla krav avseende såväl genomsnittlig bränsleförbrukning som nya energieffektiva fordon. Genom att tillverka/importera utsläppsnåla eller energieffektiva fordon kan tillverkare och importörer samla krediter. Överskott av krediter för energieffektiva fordon kan användas för att kompensera för underskott av krediter för bränsleförbrukning. Tillverkare/importörer som inte uppfyller särskilda mål kan även handla med överskottskrediter för energieffektiva fordon (det underliggande konceptet är liknande det för handel med utsläppsrätter).

## Fordonsutsläpp

### EU

EU har infört ett gemensamt regelverk för typgodkännande av motorfordon (förordning 2018/858) och fastställt specifika utsläppskrav för fordon som säljs inom EU. Nya personbilar och lätta nyttofordon måste uppfylla Euro 5- och Euro 6-kraven avseende utsläpp från lätta fordon (förordning 692/2008 och 715/2007). Utsläppskraven åtstramades nyligen ytterligare genom förordningarna 2017/1151 och 2018/1832, som föreskriver att nya bilmodeller måste klara striktare utsläppstest under verkliga körförhållanden samt laboratorieprovningar innan de får köras på europeiska vägar (se även förordning 2017/1154, 2016/646 och 2016/427). För att hjälpa slutkunderna att välja nya bilar med låg bränsleförbrukning förutsätter direktiv 1999/94 vidare att återförsäljare tillhandahåller kunderna information om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, inklusive en förteckning över bilarnas bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Förordning 540/2014 är ytterligare en utsläppsrelaterad EU-förordning som fastställer högsta tillåtna ljudnivå för lätta och tunga fordon.

## USA

Enligt den federala lagen om ren luft ansvarar den amerikanska miljömyndigheten EPA för att anta och genomföra utsläppstandarder för personbilar och lätta lastbilar. Med tiden har EPA infört allt strängare bestämmelser för att begränsa utsläpp från fordon (såsom regler kring avgas- och avdunstningsutsläpp, diagnosuttagssystem (Eng. *onboard diagnostic*) och utsläpp vid kalla temperaturer), vilka kommer att åtstramas ytterligare de närmsta åren. 2014 färdigställde EPA nya utsläpps- och bränslereglar för personbilar och lätta lastbilar av årsmodell 2017, vilka gradvis åtstramas fram till årsmodell 2025. Dessa standarder, vilka av EPA benämns "Tier 3-krav" minskade de tillåtna nivåerna av avgas- och avdunstningsutsläpp från fordon samt svavelhalten i bensin. EPA antog Tier 3-kraven med det uttryckliga syftet att minska utsläppen av kväveoxider, flyktiga organiska föreningar, prometium, kobolt och luftgifter.

Regelverket för lågutsläppsfordon (Eng. *low-emission vehicle*, "LEV") antaget av CARB föreskriver även att fordonstillverkare ska producera en viss mängd utsläppsfria fordon (Eng. *zero emission vehicles*, "ZEV") för den kaliforniska marknaden. Det gällande regelverket för utsläppsfria fordon bygger på ett creditsystem med överförbara krediter och kräver en avsevärd ökning av tillverkningen och försäljningen av batteridrivna elfordon, bränslecellsfordon och laddhybrider fram till 2025. 2012 utfärdade CARB också "LEV III"-standarderna, vilka gäller för modeller tillverkade från 2015 och framåt, vilka kräver ytterligare reduceringar av avgas- och avdunstningsutsläpp. Övriga delstater kan välja att anta Kaliforniens utsläppsnormer efter att Kalifornien har antagit dem. I dagsläget har 13 delstater i USA (utöver Kalifornien), samt Columbiadistriktet, antagit LEV III-standarderna. Vidare har tio andra delstater infört LEV-regelverkets bestämmelser om utsläppsfria fordon.

## Kina

I Kina utfärdas lagstiftning om fordonsutsläpp av ministeriet för ekologi och miljö samt av kinesiska standardiseringsadministrativerna. Nya fordon som tillverkas eller säljs i Kina måste efterleva utsläppsstandarder som motsvarar Europas Euro 6-regelverk, det s.k. Kina VI-regelverket för lätta fordon, som antogs den 23 december 2016 och infördes i två faser; Kina VI-a och Kina VI-b. Kina VI-a är tillämpligt på alla sålda eller registrerade lätta fordon från och med den 1 juli 2020 och Kina VI-b kommer, med vissa undantag, att tillämpas på lätta fordon som säljs eller registreras från och med den 1 juli 2023.

## Bilsäkerhet

### EU

EU har framför allt infört följande krav på typgodkännande för bilsäkerhet:

*Förordning 661/2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet för motorfordon:* EU förnyade sin säkerhetslagstiftning 2009 genom förordning 661/2009, som ersatte över 50 direktiv med ett övergripande säkerhetsregelverk innefattande exempelvis krav på bilbälte och fasthållningsanordningar för barn. Förordning 661/2009 kom senare att revideras 2019, då den "allmänna säkerhetsförordningen" (förordning 2019/2144) antogs. Den allmänna säkerhetsförordningen innehåller bl.a. bestämmelser gällande

cybersäkerhet och skärpta bestämmelser om säkerhetsfunktioner vid förartrötthet och bristande uppmärksamhet (såsom användning av mobiltelefoner vid körning), intelligenta hastighetsstöd, backövervakning med hjälp av kameror och sensorer, inspelning av data vid olyckor, system för att hålla sig inom körfältet, avancerade nödbromssystem och krocktester. De nya säkerhetsbestämmelserna kommer att gälla från och med 2022, med undantag för vissa bestämmelser som kommer att träda i kraft senare på grund av nödvändiga tekniska ändringar.

*Förordning 2015/758 om typgodkännande för montering av eCall-system:* Alla nya bilmodeller som säljs inom EU måste vara utrustade med eCall – ett automatiskt nödanropssystem för motorfordon som är avsett att förkorta den tid det tar för räddningstjänsten att komma fram till olycksplatsen.

*Förordning 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon:* Nya motorfordon måste typgodkännas innan de får registreras eller säljas inom EU. Om en ny modell inte uppfyller kraven för typgodkännande får den inte säljas. För att säkerställa att de fordon som redan finns på marknaden uppfyller de krav som följer av EU-lagstiftningen utför såväl Europeiska kommissionen som medlemsländerna utsläpps- och säkerhetskontroller. Om dessa kontroller visar att ett fordon inte lever upp till tillämpliga krav kan de behöriga nationella myndigheterna och Europeiska kommissionen förordna om korrigerande åtgärder, dra tillbaka eller återkalla fordonet från marknaden. Tillverkare som bryter mot lagstiftningen om typgodkännande (till exempel genom manipulationsanordningar eller falska uppgifter) riskerar att påföras en sanktionsavgift om 30 000 EUR per icke-överensstämmande fordon, vilken kan tas ut av Europeiska kommissionen om ingen avgift utfärdas av medlemslandet. EU-lagstiftningen om typgodkännande utgör ett komplement till de nationella civil- och straffrättsordningarna, som kan vara tillämpliga vid bedrägerier.

I tillägg till ovan fordonslagstiftning är det allmänna produktsäkerhetsdirektivet (direktiv 2001/95/EG) tillämpligt på fordon som är avsedda att användas av konsumenter. Direktivet föreskriver att alla produkter som säljs inom EU måste vara säkra. Om en produkt anses vara osäker måste tillverkaren vidta korrigerande åtgärder.

## USA

Enligt 1966-års säkerhetslag (Eng. *National Traffic and Motor Vehicle Safety Act*) måste bilar och biltillbehör som säljs i USA uppfylla säkerhetsstandarder utfärdade av den nationella trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA. Sedan säkerhetslagen infördes har ett olika typer av lagstiftning krävt att NHTSA uppdaterar den amerikanska bilsäkerhetslagstiftningen.

Säkerhetslagen förbjuder all försäljning av nya fordon eller biltillbehör i USA som inte uppfyller NHTSA:s säkerhetsstandarder. Det kan vara kostsamt för biltillverkare att uppfylla säkerhetsstandarderna, delvis på grund av att det kan finnas motstridigheter mellan säkerhetsstandarderna och behovet att reducera fordonens vikt för att möta kraven som ställs enligt utsläpps- och bränsleförbrukningslagstiftningen. Tillverkare måste informera fordonsägare om eventuella säkerhetsbrister hos fordonen samt återkalla defekta fordon. Med stöd av säkerhetslagen har NHTSA även befogenhet att utreda klagomål som rör fordons säkerheten. Om NHTSA eller en tillverkare kommer fram till att ett fordon har säkerhetsbrister,



måste tillverkaren återkalla fordonet som inte uppfyller den tillämpliga säkerhetsstandarden. Dessutom måste tillverkare rapportera viss information till NHTSA om klagomål från kunder, garantianspråk, fältrapporter, anmälningar och anspråk rörande egendoms-skador, personskador och dödsolyckor i USA samt anspråk gällande dödsolyckor utanför USA. Tillverkare måste även rapportera viss information till NHTSA gällande säkerhetsåterkallelser och andra säkerhetsrelaterade åtgärder utanför USA.

NHTSA:s säkerhetsstandarder täcker en rad områden och uppdateras regelbundet. 2000-års "TREAD-lag" (Eng. *Transportation Recall Enhancement, Accountability and Documentation Act*) krävde att NHTSA införde normer om fordonsstabilitet och -vältning, strängare normer om däckssäkerhet samt att samla in ytterligare information om eventuella brister i bilsäkerheten. TREAD-lagen utökade också NHTSA:s befogenheter att ålägga civil- och straffrättsliga sanktioner vid normöverträdelser. 2016 utfärdade NHTSA icke-bindande riktlinjer för hantering av cybersäkerhetsproblem vid design och tillverkning av nya motorfordon (som uppdaterades 2020), samt riktlinjer för utredning och godkännande av cybersäkerhetsåtgärder. I oktober 2019 presenterade NHTSA en plan om att föreslå en uppdatering av sitt utvärderingsprogram för nya bilar (s.k. *Five-star Safety Ratings Programme*). Myndigheten har per dagen för detta prospekt ännu inte presenterat några närmare detaljer, men förslaget förväntas innefatta nya krockdockor och testförfaranden, utvärdering av ny teknik samt ändringar av den obligatoriska märkningen. Vidare har en ny, federal säkerhetslag för motorfordon trätt i kraft i USA som innehåller krav på att förse elbilar och elhybrider tillverkade från och med den 1 mars 2021 med artificiella ljud i syfte att uppmärksamma personer med nedsatt syn om bilarna.

#### Kina

Den 1 juni 2019 trädde nya administrativa åtgärder i kraft i Kina (*Administrative Measures on Admission of Road Motor Vehicle Manufacturing Enterprises and Products and its ancillary regulations, Examination Requirements for Admission of Road Motor Vehicle Manufacturing Enterprises and Examination Requirements for Admission of Road Motor Vehicle Products*) som uppställer detaljerade krav för marknadstillträde för biltillverkare och deras produkter. Dessa innefattar diverse säkerhetskrav för personbilar, lastbilar, bussar, specialfordon, motorcyklar och släpvagnar samt bestämmelser om hastighetsmätare, bildäck och hjulskydd. Den 24 juli 2020 uppdaterade MIIT 2017-års bestämmelser om marknadstillträde för tillverkare av energieffektiva fordon och deras produkter. De nya säkerhetskraven för energieffektiva fordon innefattar bl.a. bestämmelser om laddningsbara elektriska lagringssystem, driftsäkerhet och skydd mot elolyckor.

Såväl kinesiska som importerade fordon och fordonsprodukter måste även certifieras av kvalificerade certifieringsföretag i enlighet med nationella säkerhetsstandarder och tekniska standarder. Enbart certifierade fordon med officiella certifieringar i enlighet med Kinas obligatoriska produktcertifiering får säljas i och importeras till Kina.

Vidare reglerar de administrativa bestämmelserna om återkallelse av defekta bilprodukter (Eng. *Administrative Regulations on Recall of Defective Automobile Products*) och deras implementeringsåtgärder två sorters återkallelse av fordonsprodukter. Om en tillverkare upptäcker brister i en fordonsprodukt ska tillverkaren aktivt återkalla produkten. Om den behöriga myndigheten genomför en utredning och hittar fel i en produkt ska tillverkaren återkalla produkten på myndighetens inrådan, såvida den påstått defekta produkten inte godkänns efter en oberoende teknisk undersökning.

#### Tillverkningsrelaterade miljöfrågor

##### EU

Biltillverkning i EU är föremål för en rad EU-rättsakter om industriutsläpp. Huvudinstrumentet är direktiv 2010/75/EU, som syftar till att uppnå en hög skyddsnivå för människors hälsa och miljön genom att minska utsläppen inom EU, t.ex. genom att kräva att vissa industriella aktiviteter ska bedrivas i enlighet med nationella tillstånd från medlemsländerna. Direktivet fastställer huvudprinciperna för godkännande och kontroll av stora industriella anläggningar, baserat på ett harmoniserat tillvägagångssätt och användande av "bästa tillgängliga teknik". Direktiv 2015/2193/EU reglerar vidare utsläpp av svaveldioxid, kväveoxid och avfall från förbränning av bränsle i anläggningar med en sammanlagd installerad tillförd effekt på mellan 1 och 50 MW.

Direktiven 2000/53/EG och 2005/64/EG fastställer även åtgärder som syftar till att förebygga och begränsa avfall från uttjänta fordon och deras komponenter genom att främja återanvändning, återvinning och reparation.

Vidare har medlemsländerna antagit nationella miljörättsliga regleringar som bygger på internationella och EU-rättsliga miljöprinciper.

##### USA

Volvo Car Groups produktionsanläggningar och verksamhet i USA är föremål för en rad miljöregleringar genom 1963-års lag om ren luft (Eng. *Clean Air Act*), 1972-års lag om rent vatten (Eng. *Clean Water Act*), 1976-års lag om resursbevarande och -återhämtning (Eng. *Resource Conservation and Recovery Act*), 1990-års lag om förebyggande av föroreningar (Eng. *Pollution Prevention Act*) och 1976-års lag om kontroll av giftiga ämnen (Eng. *Toxic Substances Control Act*). Dessa federala regleringar och delstatsregeringar uppställer stränga krav på hanteringen av utsläpp, farligt material och avfall från Volvo Car Groups produktionsanläggningar och verksamhet.

Med stöd av lagen om ren luft har EPA antagit nationella luftkvalitetsstandarder (Eng. *National Ambient Air Quality Standards*) för sex förorenade ämnen, bl.a. ozon och partikelämnen. Lagen om ren luft föreskriver att EPA ska göra en översyn och, vid behov, revidering av standarderna vart femte år. Den årliga hälsobaserade partikel-luftkvalitetsstandarden och den årliga hälsobaserade ozon-luftkvalitetsstandarden skärptes av EPA 2012 respektive 2015. Framtida revideringar kan leda till att ytterligare krav på utsläppskontroll ställs på industrin, inklusive Volvo Car Groups produktionsanläggningar och verksamhet.

## Kina

Volvo Car Groups produktionsanläggningar och verksamhet i Kina är föremål för ett flertal miljö-, hälso- och säkerhetslagar. Dessa uppställer bl.a. krav på: (i) lagring, hantering och behandling av farliga ämnen och avfall (inklusive asbest i byggnader), (ii) kontroll och hantering av avgaser, avloppsvatten, restavfall, damm, radioaktiva ämnen, buller och elektromagnetisk strålning, (iii) skydd av människors hälsa och säkerhet samt förbättring av människors arbetsmiljö och -förhållanden, (iv) reglering av kemikalier, (v) avloppsvatten, (vi) brandbekämpning, och (vii) sanering av förorenade anläggningar. Kinesisk lagstiftning kräver generellt att företag som orsakar miljöföroringar ska vidta effektiva åtgärder för att undvika och begränsa föroreningarna samt skador på miljön. Volvo Car Groups verksamhet kräver tillstånd och kontroller i syfte att övervaka eller förhindra föroreningar. Koncernen ansvarar för att inhämta och/eller regelbundet förnya dessa tillstånd i enlighet med tillämplig lagstiftning.

### Fordonspolitik i Kina

Den kinesiska regeringen har antagit ett antal makropolitiska åtgärder som reglerar bilindustrin i Kina. I april 2017 presenterade MIIT och några andra myndigheter en gemensam plan för utvecklingen av bilindustrin på medellång till lång sikt. Planen beskriver de huvudsakliga utmaningarna för bilindustrin och sätter upp ett övergripande mål om att sträva efter att rankas som en av världens främsta inom bilbranschen efter 10 års konstanta ansträngningar. Den 10 januari 2019 antog NDCR bestämmelser om investeringar i fordonsindustrin i Kina, enligt vilka tillverkningen av traditionella, bensindrivna bilar ska vara föremål för strikt kontroll medan tillverkningen av nya energieffektiva fordon ska uppmuntras. Samtidigt ska även etableringen av företag som tillverkar batteridrivna fordon vara föremål för strikt kontroll och etableringen av mindre tillverkningsföretag ska undvikas.

Den 2 november 2020 publicerade Kina en utvecklingsplan för energieffektiva fordon (*Development Plan for New Energy Vehicle Industry (2021–2035)*), som bl.a. innefattar åtgärder för att: (i) stärka innovationen inom integrerad teknik för hela fordon, (ii) förbättra branschens grundläggande kompetens, (iii) påskynda utvecklingen av en gemensam plattform för teknisk innovation, (iv) förbättra branschens allmännyttiga kapacitet, (v) stödja utvecklingen av miljöorienterade företag, (vi) främja innovativ tillämpning av nyckelsystem, (vii) höja nivån inom intelligent tillverkning, (viii) stärka kvalitets- och säkerhetsgarantier, (ix) främja integrerad utveckling av nya energieffektiva fordon samt ny energi, transport, information och kommunikation, (x) stärka kopplingen mellan standarder och datadelning, (xi) kraftigt främja byggandet av batteriladdnings- och batteribytesnätverk, (xii) samordna utvecklingen av intelligenta vägnätverk, (xiii) främja utvecklingen av försörjningssystemet för vätagasbränsle, (xiv) påskynda integrationen i den globala värdekedjan, och (xv) förfina skyddsåtgärder såsom skyddet för immateriella rättigheter.

Utöver detta har Kina infört en "negativ förteckning" för att reglera utländska investeringar i den kinesiska bilindustrin. Utländska investeringar i Kina är i allmänhet tillåtna eller uppmuntras, med undantag för investeringar som omfattas av den negativa förteckningen. De senaste åren har Kina gradvis lindrat begränsningarna som innefattas i den negativa förteckningen avseende t.ex. andelen utländskt aktieinnehav och antalet utländska joint ventures i bilindustrin. Den senaste versionen av den negativa förteckningen implementerades den 23 juli 2020 och föreskriver att (i) andelen kinesiskt aktieäggande i bilföretag (med undantag för tillverkare av specialfordon, energieffektiva fordon och kommersiella fordon) inte får understiga 50 procent, och (ii) en utländsk investerare inte får etablera fler än två joint ventures i Kina för att tillverka samma typ av hela fordon. Enligt den negativa förteckningen ska dock dessa begränsningar upphävas 2022. Per dagen för detta prospekt har MIIT inte meddelat något ytterligare om upphävandet av dessa begränsningar, men myndigheten har i ett pressmeddelande daterat den 26 januari 2021 återgett att alla begränsningar avseende utländska investeringar i bilindustrin kommer att upphävas 2022.

### Cybersäkerhetspolitik i Kina

De senaste åren har fokus på dataintegritet och cybersäkerhet ökat i Kina.

I juli 2021 utfärdade Kinas statsråd (*Eng. State Council*) ett utlåtande om strikta nedslag mot illegala säkerhetsaktiviteter (*Eng. Opinions on Strictly Cracking Down on Illegal Securities Activities*), en åtgärd som syftar till utökad verkställighet och förbättring av lagstiftning rörande gränsöverskridande dataöverföring och datasäkerhet. Den 30 juli 2021 utfärdade den kinesiska myndigheten för industri- och informationsteknik (*Eng. the Ministry of Industry and Information Technology of China*) ett utlåtande om att stärka hanteringen av tillverkare av uppkopplade fordon och produkttillgång (*Eng. Opinion on Strengthening the Management of Connected Vehicle Manufacturers and Product Access*). Enligt utlåtandet ska företag stärka sin kapacitet för datasäkerhetshantering, såsom att fastställa hantering av dataklassificering, förstärka åtgärder för datasäkerhetsskydd, att utföra självutvärdering för att identifiera risker relaterade till personuppgifter och att rapportera datasäkerhetsincidenter till lokala myndigheter. Utlåtandet kräver även uttryckligen att personuppgifter och viktig data som insamlats och genererats under ett företags verksamhet i Kina ska lagras inom Kinas territorium. För det fall data behöver exporteras måste dessa företag utföra och genomgå en säkerhetsbedömning.

Den kinesiska datasäkerhetslagen, som utfärdades av den stående kommittén för Kinas nationella folkkongress (Eng. *Standing Committee of the National People's Congress of China*) i juni 2021 och trädde i kraft i September 2021, inför skyldigheter avseende data-skydds- och integritetsfrågor för företag och individer som utför personuppgiftshantering, kräver en nationell säkerhetsgranskning av åtgärder som kan påverka nationell säkerhet och inför export-restriktioner för särskild data och information. Den kinesiska data-säkerhetslagen har extraterritoriell tillämplighet på så sätt att data-hanteringsåtgärder som utförs utanför Kina som skadar nationell säkerhet och Kinas allmänna intresse, eller kinesiska medborgares och organisationers legitima rättigheter och intressen, kommer medföra legala skyldigheter.

Den 12 maj 2021 meddelade den kinesiska cyberspaceadministrationen (Eng. *the Cyberspace Administration of China*) ett förslag till flera administrativa regler om bildataskydd (Eng. *Several Administrative Provisions on Automobile Data Security*). Efter förslaget utfärdades flera regler om datasäkerhetsshantering (Eng. *the Several Measures on the Automobile Data Security Management*) i Augusti 2021 och trädde i kraft den 1 oktober 2021. Regleringen är tillämplig för aktörer inom bildesign och -tillverkning samt för den som tillhandahåller relevanta tjänster, vilket inbegriper biltillverkare, leverantörer av komponenter och mjukvara, återförsäljare, reparatörer, samåkningsföretag samt försäkringsföretag. Regleringen kräver att aktörer följer vissa krav gällande hanteringen av personuppgifter och viktig data inom ramen för processen att designa, tillverka, sälja, behålla och hantera bilar inom kinesiskt territorium. I synnerhet kräver förslaget att aktörer behandlar personuppgifter och viktig data inom Kinas territorium. För det fall det finns ett faktiskt behov av att överföra data utomlands måste aktören genomgå en säkerhetsbedömning från cyberspaceadministrationen.

I augusti 2021 antogs den kinesiska personuppgiftsskyddslagen (Eng. *Chinese Personal Information Protection Law*) som förväntas träda i kraft den 1 november 2021. Lagen innefattar ytterligare detaljerade regler för behandling av personuppgifter och betonar dess extraterritoriella tillämpningsområde. Den ska vara tillämplig för behandling av personuppgifter som sker utanför Kina rörande personer i Kina där (1) behandlingen sker i syfte att erbjuda produkter eller tjänster för fysiska personer i Kina, eller (2) behandlingen sker i syfte att analysera eller utvärdera beteendet hos fysiska personer i Kina, eller (3) det föreligger några andra omständigheter som föreskrivs enligt lagar eller administrativa regler.

I tillägg till ovanstående utfärdade CRO under den kinesiska cyberspaceadministrationen den 10 juli 2021 ett förslag till administrativa åtgärder avseende cybersäkerhet, som befäster och utvidgar reglerna gällande cybersäkerhetsgranskningar i Kina. Enligt den administrativa åtgärden är operatörer av infrastruktur för kritisk information som avser att köpa nätverksprodukter och -tjänster samt behandlare av personuppgifter som ägnar sig åt personuppgiftsbehandling som påverkar eller kan komma att påverka nationell kinesisk säkerhet föremål för cybersäkerhetsgranskning. Den administrativa åtgärden kräver särskilt att den som behandlar personuppgifter i Kina och som innehar mer än en miljon användares personuppgifter och som planerar en börsnotering utomlands ansöker om en så kallad cybersäkerhetsgranskning. CRO kan dessutom, i enlighet med den administrativa åtgärden, i vissa situationer inleda en säkerhetsgranskning, till exempel om CRO anser att en nätverksprodukt eller -tjänst, databehandlingsaktivitet eller börsnoteringsaktivitet påverkar eller kan komma att påverka nationell kinesisk säkerhet. Per dagen för detta prospekt är det osäkert om och när detta förslag till reglering kommer träda i kraft och det är fortsatt oklart huruvida den formella versionen som antas i framtiden kommer medföra några ytterligare väsentliga ändringar (se även "*Risikfaktorer–Risker hänförliga till Volvo Car Groups verksamhet och bransch–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till dess internationella verksamhet*").

# Utvald historisk finansiell information

Nedanstående utvald historisk finansiell information avseende räkenskapsåren 2020, 2019 respektive 2018 (förutom alternativa nyckeltal) har hämtats från Volvo Car Groups reviderade konsoliderade finansiella rapporter för respektive räkenskapsår som ingår i "Historisk finansiell information" och har reviderats av Deloitte AB (se "Revisors rapport avseende omarbetade finansiella rapporter över historisk finansiell information" på sida F-76 i "Historisk finansiell information"). Nedanstående finansiell information för januari–juni 2021 respektive 2020 (förutom alternativa nyckeltal) har hämtats från Bolagets oreviderade konsoliderade finansiella rapporter för januari–juni 2021 som ingår i avsnittet "Historisk finansiell information" och har översiktligt granskats av Deloitte AB. Som framgår av deras granskningsrapport har Deloitte dock inte reviderat eller uttalat någon slutsats grundad på en revision av den finansiella delårsinformationen. Följaktligen ska den nivå av tillit som fästs vid Deloitte's granskningsrapport avseende den finansiella delårsinformationen vara begränsad i ljuset av den översiktliga granskningsrapportens inriktning och omfattning (se "Revisors rapport över översiktlig granskning" på s. F-18 i "Historisk finansiell information"). Volvo Car Groups reviderade konsoliderade finansiella rapporter för räkenskapsåren 2020, 2019 respektive 2018 har upprättats i enlighet med IFRS. Volvo Car Groups oreviderade konsoliderade finansiella rapporter för januari–juni 2021 har upprättats i enlighet med IAS 34 – Delårsrapportering. För mer information, se "Presentation av finansiell och annan information – Finansiell information"

## Resultaträkning – Koncernen

MSEK	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
	(ej reviderade)		(reviderade)		
Omsättning	141 131	111,759	262 833	274 117	252 653
Kostnad för sålda varor	-111 020	-94,480	-216 813	-222 047	-203 322
<b>Bruttoresultat</b>	<b>30 111</b>	<b>17 279</b>	<b>46 020</b>	<b>52 070</b>	<b>49 331</b>
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	-7 148	-5 978	-11 362	-11 446	-10 903
Försäljningskostnader	-8 970	-7 057	-15 710	-17 287	-17 371
Administrationskostnader	-3 612	-4 231	-8 539	-9 489	-8 001
Övriga rörelseintäkter	1 875	1 253	2 362	3 868	3 386
Övriga rörelsekostnader	-1 014	-1 467	-3 903	-3 245	-2 324
Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	1 996	-788	-352	-168	67
<b>Rörelseresultat</b>	<b>13 238</b>	<b>-989</b>	<b>8 516</b>	<b>14 303</b>	<b>14 185</b>
Finansiella intäkter	385	387	2 618	575	407
Finansiella kostnader	-1 646	-715	-1 588	-1 710	-1 675
<b>Resultat före skatt</b>	<b>11 977</b>	<b>-1 317</b>	<b>9 546</b>	<b>13 168</b>	<b>12 917</b>
Inkomstskatter	-2 350	146	-1 758	-3 565	-3 136
<b>Periodens resultat</b>	<b>9 627</b>	<b>-1 171</b>	<b>7 788</b>	<b>9 603</b>	<b>9 781</b>
<b>Årets resultat hänförligt till</b>					
Moderbolagets aktieägare	8 244	-1 737	5 834	7 115	6 840
Innehav utan bestämmande inflytande	1 383	566	1 954	2 488	2 941
	<b>9 627</b>	<b>-1 171</b>	<b>7 788</b>	<b>9 603</b>	<b>9 781</b>

1) Avskrivningarna reducerades under 2020 med 666 (-) ((-)) MSEK, till följd av förlängningar av vissa cykelplaner och därmed längre avskrivningstider, innebärande ett högre tillgångsvärde.

## Balansräkning – Koncernen

MSEK	30 juni		31 december		
	2021	2020	2020	2019	2018
	(ej reviderade)		(reviderade)		
<b>TILLGÅNGAR</b>					
<b>Anläggningstillgångar</b>					
Immateriella anläggningstillgångar	39 741	33 960	37 168	32 786	29 626
Materiella anläggningstillgångar	57 399	67 700	57 453	69 738	61 208
Tillgångar under operationell leasing	6 518	3 724	4 490	3 243	2 523
Fordringar på moderbolaget	–	54	–	54	54
Innehav i joint ventures och intresseföretag <sup>1)</sup>	7 948	6 503	9 997	9 211	7 003
Andra långfristiga värdepappersinnehav	1 778	386	2 449	296	190
Uppskjutna skattefordringar	7 216	7 552	7 164	7 275	6 586
Övriga långfristiga fordringar	6 056	4 781	4 758	3 253	2 982
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>126 656</b>	<b>124 660</b>	<b>123 479</b>	<b>125 856</b>	<b>110 172</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>					
Varulager	40 418	42 133	35 513	38 911	35 163
Kundfordringar	17 344	14 295	14 776	13 243	13 704
Aktuella skattefordringar	1 044	1 469	886	987	573
Övriga omsättningstillgångar	11 051	9 233	10 130	8 855	9 875
Kortfristiga placeringar	5 140	524	8 087	3 518	1 577
Likvida medel	48 450	43 288	61 592	51 997	40 170
Tillgångar som innehas för försäljning	3 440	–	7 849	–	–
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>126 887</b>	<b>110 942</b>	<b>138 833</b>	<b>117 511</b>	<b>101 062</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>253 543</b>	<b>235 602</b>	<b>262 312</b>	<b>243 367</b>	<b>211 234</b>
<b>EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>					
<b>Eget kapital</b>					
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare	64 269	52 682	59 412	53 883	52 873
Innehav utan bestämmande inflytande	8 921	10 197	11 006	9 765	8 378
<b>Summa eget kapital</b>	<b>73 190</b>	<b>62 879</b>	<b>70 418</b>	<b>63 648</b>	<b>61 251</b>
<b>Långfristiga skulder</b>					
Ersättningar till anställda efter avslutad anställning	11 906	13 816	14 187	12 583	8 425
Uppskjutna skatteskulder	2 067	1 088	1 044	975	1 688
Övriga långfristiga avsättningar	9 029	7 857	8 155	7 291	6 189
Skulder till kreditinstitut	2 767	7 478	5 882	4 489	8 273
Obligationslån, långfristiga	18 107	16 446	20 950	21 643	13 200
Långfristiga skulder avseende kundkontrakt	5 579	5 931	5 630	5 210	4 184
Övriga långfristiga räntebärande skulder	5 087	4 958	4 815	5 076	–
Övriga långfristiga skulder	7 027	3 953	4 877	6 471	4 609
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>61 569</b>	<b>61 527</b>	<b>65 540</b>	<b>63 738</b>	<b>46 568</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>					
Kortfristiga avsättningar	8 549	6 779	8 530	8 357	6 936
Skulder till kreditinstitut	5 545	2 797	2 512	4 105	2 175
Obligationslån, kortfristiga	2 997	5 240	5 017	–	–
Kortfristiga skulder avseende kundkontrakt	20 488	20 549	21 842	20 478	17 511
Leverantörsskulder	42 108	37 969	46 635	44 876	43 633
Aktuella skatteskulder	911	506	1 486	1 302	1 645
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	1 247	1 155	1 160	1 073	–
Övriga kortfristiga skulder	35 783	36 201	37 423	35 790	31 515
Skulder som innehas för försäljning	1 156	–	1 749	–	–
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>118 784</b>	<b>111 196</b>	<b>126 354</b>	<b>115 981</b>	<b>103 415</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>	<b>253 543</b>	<b>235 602</b>	<b>262 312</b>	<b>243 367</b>	<b>211 234</b>

1) Under 2020 omklassificerades den interna vinstelimineringen relaterad till försäljning av licenser och teknik till Polestar Shanghai-koncernen och jämförelsetalen har justerats därefter. Justeringen för 2019 var 1 803 MSEK på Innehav i joint ventures och intresseföretag, 1 558 MSEK på Övriga långfristiga skulder och 245 MSEK på Övriga kortfristiga skulder.



## Kassaflödesanalys – Koncernen

MSEK	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
	<i>(ej reviderade)</i>		<i>(reviderade)</i>		
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>					
Rörelseresultat	13 238	-989	8 516	14 303	14 185
Avskrivningar	7 680	7 808	14 449	15 548	13 213
Erhållna räntor och liknande poster	341	249	550	572	408
Erlagda räntor och liknande poster	-708	-657	-1 268	-854	-818
Övriga finansiella poster	-667	-301	-437	-607	-203
Betalda inkomstskatter	-2 413	-1 711	-2 856	-4 089	-4 132
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	-470	3 243	3 989	-2 415	68
	<b>17 001</b>	<b>7 642</b>	<b>22 943</b>	<b>22 458</b>	<b>22 721</b>
<i>Förändringar av rörelsekapital</i>					
Förändring av varulager	-3 025	-4 022	-454	-3 066	-3 706
Förändring av kundfordringar	-1 120	-1 207	-2 137	694	-2 627
Förändring av leverantörsskulder	-7 570	-6 023	5 183	1 969	4 372
Förändring i avsättningar	127	-1 952	-303	926	-608
Förändring av skulder avseende kundkontrakt	-687	938	3 872	6 503	6 093
Övriga förändringar i rörelsekapital <sup>1)</sup>	-3 680	1 151	4 848	2 890	520
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>	<b>-15 955</b>	<b>-11 115</b>	<b>11 009</b>	<b>9 916</b>	<b>4 044</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>1 046</b>	<b>-3 473</b>	<b>33 952</b>	<b>32 374</b>	<b>26 765</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHET</b>					
Förvärv av aktier och andelar, netto <sup>2)</sup>	1 527	-168	-4 125	-235	-1 565
Återbetalning av lån från närstående bolag	-	-	1 251	-	-
Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag	1 287	7	333	64	240
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar	-5 348	-4 218	-8 574	-9 176	-7 283
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-5 473	-5 108	-9 986	-11 807	-13 574
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	62	157	431	353	122
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-7 945</b>	<b>-9 330</b>	<b>-20 670</b>	<b>-20 801</b>	<b>-22 060</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten</b>	<b>-6 899</b>	<b>-12 803</b>	<b>13 282</b>	<b>11 573</b>	<b>4 705</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHET</b>					
Upptagna lån till kreditinstitut	1 452	4 703	5 011	1 361	3 087
Erhållna medel från obligationslån	-	-	5 209	8 221	-
Amortering av obligationslån	-5 065	-	-	-	-
Amortering av skulder till kreditinstitut	-1 358	-3 052	-4 612	-3 553	-7 354
Amortering av räntebärande skulder	-677	-680	-1 350	-1 356	-
Erhållna medel från nyemission av preferensaktier	-	-	-	5 011	-
Inlösen av preferensaktier	-	-	-	-5 745	-
Lämnad utdelning till aktieägare	-4 867	-	-4	-2 897	-67
Investeringar i kortfristiga placeringar netto <sup>3)</sup>	3 131	3 065	-4 692	-1 985	2 558
Övrigt <sup>4)</sup>	-73	151	-396	112	1 033
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-7 457</b>	<b>4 187</b>	<b>-834</b>	<b>-831</b>	<b>-743</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-14 356</b>	<b>-8 616</b>	<b>12 448</b>	<b>10 742</b>	<b>3 962</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>	<b>61 592</b>	<b>51 997</b>	<b>51 997</b>	<b>40 170</b>	<b>35 402</b>
Kursdifferenser i likvida medel	1 214	-93	-2 853	1 085	806
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>48 450</b>	<b>43 288</b>	<b>61 592</b>	<b>51 997</b>	<b>40 170</b>

1) Fram till och med andra kvartalet 2019 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) Under det första halvåret 2021 uppgick investeringar till -460 (-365) MSEK och återbetalningar från joint ventures uppgick till 132 (245) MSEK och kassaflödet från förvärvet av Polestar Holding uppgick till 1 882 (-) MSEK. Under 2020 uppgick investeringar till -4 589 (-653) (-2 029) MSEK och återbetalningar från joint ventures uppgick till 464 (418) ((464)) MSEK. Förvärv av aktier och andelar, netto, under 2018 inkluderar förlusten av kontroll över Polestar-koncernen.

3) Under det första halvåret 2021 uppgick investeringar till -6 427 (-524) MSEK och återbetalningar uppgick till 9 558 (3 589) MSEK. Under 2020 uppgick investeringar till -8 805 (-8 888) ((-3 029)) MSEK och återbetalningar uppgick till 4 113 (6 903) ((5 587)) MSEK.

4) Under det första halvåret 2021 är övrigt hänförligt till realiserade resultat från finansiella instrument om -38 (160) MSEK samt förändring av Övriga långfristiga skulder om -35 (-9) MSEK. Under 2020 är övrigt hänförligt till realiserade resultat från finansiella instrument om -424 (226) ((694)) MSEK samt förändring av Övriga långfristiga skulder om 28 (-114) ((339)) MSEK.

## Nyckeltal

MSEK (om inte annat anges)	Januari-juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020*)	2019*)	2018*)
Resultat per aktie före utspädning, SEK <sup>1)</sup>	163,63	-35,99	114,15	127,30	134,30
Investeringar, CapEx, ratio <sup>2)</sup>	7,7	8,3	7,1	7,7	8,3
Kassaflöde från den löpande verksamheten <sup>1)</sup>	1 046	-3 473	33 952	32 374	26 765
Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten <sup>1)</sup>	-6 899	-12 803	13 282	11 573	4 705
Rörelseresultat (EBIT) <sup>2)</sup>	13 238	-989	8 516	14 303	14 185
EBIT-marginal, % <sup>2)</sup>	9,4	-0,9	3,2	5,2	5,6
EBITDA <sup>2)</sup>	20 918	6 819	22 965	29 851	27 398
EBITDA-marginal, % <sup>2)</sup>	14,8	6,1	8,7	10,9	10,8
Soliditet, % <sup>2)</sup>	28,9	26,7	26,8	26,2	29,0
Bruttomarginal, % <sup>2)</sup>	21,3	15,5	17,5	19,0	19,5
Nettokassa <sup>2)</sup>	24 090	11 781	35 241	25 214	18 029
Årets resultat <sup>1)</sup>	9 627	-1 171	7 788	9 603	9 781
Rörelsekapital, NWC <sup>2)</sup>	15 654	18 459	3 654	7 278	5 234
NWC ratio <sup>2)</sup>	5,4	7,2	1,4	2,7	2,1
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	-7 148	-5 978	-11 362	-11 446	-10 903
Försäljning, antal sålda bilar <sup>3)</sup>	380 757	269 962	661 713	705 452	642 253
Avkastning på investerat kapital, ROIC, % <sup>2)</sup>	19,5	7,0	8,4	14,5	16,1
Omsättning <sup>1)</sup>	141 131	111 759	262 833	274 117	252 653
Total likviditet <sup>2)</sup>	66 737	68 094	94 379	69 108	55 075
Total likviditet ratio <sup>2)</sup>	22,8	26,6	35,9	25,2	21,8

\*) Volvo Car Group tillämpar IFRS 16 från och med den 1 januari 2019 genom att använda den modifierade retroaktiva metoden, vilken inte kräver att föregående perioder omräknas. 2019 och 2020 presenteras därför i enlighet med IFRS 16 Leasing. 2018 presenteras i enlighet med IAS 17 Leases.

1) IFRS-nyckeltal.

2) Mått som inte definieras i enlighet med IFRS (alternativa nyckeltal).

3) Icke-finansiellt nyckeltal.



V60

**Definitioner och avstämning av alternativa nyckeltal**

Volvo Car Group presenterar nedan vissa nyckeltal, inklusive vissa mått och nyckeltal som inte definieras i enlighet med IFRS (alternativa

nya nyckeltal). Se "Presentation av finansiell och annan information – Alternativa nyckeltal" för mer information. De alternativa nyckeltalen har inte reviderats.

**Definitioner**

Mått	Definition	Förklaring
Investeringar, CapEx, ratio	CapEx (investeringar i immateriella tillgångar och materiella tillgångar) ratio är CapEx som en procentandel av omsättningen.	CapEx ratio visar en överblick över Volvo Car Groups återinvesteringar av omsättningen i produktiva tillgångar.
Rörelseresultat (EBIT)	EBIT representerar periodens resultat minus finansiella intäkter, finansiella kostnader och inkomstskatter, det vill säga rörelseresultatet som presenteras i resultaträkningen.	EBIT visar Volvo Car Groups rörelseresultat.
EBIT-marginal	EBIT-marginal är periodens resultat minus finansiella intäkter, finansiella kostnader och inkomstskatter (EBIT) som en procentandel av omsättningen.	EBIT-marginal visar lönsamheten på verksamheten i förhållande till den redovisade omsättningen från Volvo Car Group under redovisningsperioden.
EBITDA	EBITDA är periodens resultat minus finansiella intäkter, finansiella kostnader och inkomstskatter (EBIT) minus nedskrivningar och amorteringar på anläggningstillgångar.	EBITDA visar en överblick på lönsamheten av Volvo Car Groups verksamhet.
EBITDA-marginal	EBITDA-marginal är EBIT som en procentandel av omsättningen.	EBITDA-marginal visar på lönsamheten av verksamheten i förhållande till den redovisade omsättningen från Volvo Car Group under redovisningsperioden.
Soliditet	Soliditet är totalt eget kapital dividerat med totala tillgångar i balansräkningen.	Soliditet visar på Volvo Car Groups solvens.
Bruttomarginal	Bruttomarginal är bruttoresultatet som en procentandel av omsättningen.	Bruttomarginal visar på procentandelen av omsättningen som Volvo Car Group behåller efter att de direkta kostnaderna kopplade till produktionen av sålda produkter och tjänster dragits av.
Nettokassa	Nettokassa utgörs av likvida medel och kortfristiga placeringar minus skulder till kreditinstitut (kortfristiga och långfristiga), obligationslån (kortfristiga och långfristiga) och övriga långfristiga räntebärande skulder (exklusive långfristiga leasingkulder).	Nettokassa visar på Volvo Car Groups förmåga att uppfylla sina finansiella åtaganden.
Rörelsekapital, NWC (net working capital)	NWC är inventarier och kundfordringar minus leverantörs-skulder.	NWC används för att visa Volvo Car Groups kortfristiga skuldförpliktelser avseende enbart inventarier, leverantörs-skulder och kundfordringar.
NWC ratio	NWC ratio är rörelsekapital som en procentandel av omsättningen (senaste tolv månadersperioden).	NWC ratio visar en överblick över hur stor andel av Volvo Car Groups omsättning som används för att täcka dess kortsiktiga skuldförpliktelser.
Avkastning på investerat kapital, ROIC (return on invested capital)	ROIC är EBIT (senaste tolv månadersperioden) dividerat med investerat kapital. Investerat kapital är summan av nettotillgångar som behövs i den dagliga verksamheten (totala tillgångar minus fordringar på moderbolaget (Volvo Car AB) minus andra långfristiga värdepappersinnehav minus likvida medel minus kortfristiga placeringar plus operationell kassa (genomsnittlig tvåårig omsättning* 10 procent) minus summa kortfristiga skulder minus kortfristiga skulder till moderbolaget plus totala räntebärande skulder) beräknat på ett genomsnitt av de senaste två åren.	Avkastning på investerat kapital ger en överblick över hur effektivt Volvo Car Group är på att allokera kapital till lönsamma investeringar.
Total likviditet	Likviditet utgörs av likvida medel, outnyttjade kredit-faciliteter och kortfristiga placeringar.	Total likviditet visar Volvo Car Groups samlade tillgångar som snabbt kan omvandlas till kontanta medel.
Total likviditet ratio	Total likviditet ratio är total likviditet som en procentandel av omsättningen (senaste tolv månadersperioden).	Total likviditet ratio visar förhållandet mellan Volvo Car Groups likviditet och omsättning. Volvo Car Group använder detta nyckeltal för att se över att likviditeten är tillräcklig för att driva verksamheten.

## Avstämning av alternativa nyckeltal

## Investeringar, CapEx, ratio, %

MSEK (om inte annat anges)	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Investeringar i immateriella tillgångar	5 348	4 218	8 574	9 176	7 283
Investeringar i materiella tillgångar	5 473	5 108	9 986	11 807	13 574
<b>Investeringar, CapEx</b>	<b>10 821</b>	<b>9 326</b>	<b>18 560</b>	<b>20 983</b>	<b>20 857</b>
Omsättning	141 131	111 759	262 833	274 117	252 653
<b>Investeringar, CapEx, ratio, %</b>	<b>7,7</b>	<b>8,3</b>	<b>7,1</b>	<b>7,7</b>	<b>8,3</b>

## Rörelseresultat (EBIT)/EBIT-marginal, %

MSEK (om inte annat anges)	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Rörelseresultat (EBIT)	13 238	-989	8 516	14 303	14 185
Omsättning	141 131	111 759	262 833	274 117	252 653
<b>EBIT-marginal, %</b>	<b>9,4</b>	<b>-0,9</b>	<b>3,2</b>	<b>5,2</b>	<b>5,6</b>

## EBITDA/EBITDA-marginal, %

MSEK (om inte annat anges)	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Periodens resultat	9 627	-1 171	7 788	9 603	9 781
Finansiella intäkter	-385	-387	-2 618	-575	-407
Finansiella kostnader	1 646	715	1 588	1,710	1 675
Inkomstskatter	2 350	-146	1 758	3 565	3 136
Avskrivning och nedskrivning av anläggningstillgångar	7 680	7 808	14 449	15 548	13 213
<b>EBITDA</b>	<b>20 918</b>	<b>6 819</b>	<b>22 965</b>	<b>29 851</b>	<b>27 398</b>
Omsättning	141 131	111 759	262 833	274 117	252 653
<b>EBITDA-marginal, %</b>	<b>14,8</b>	<b>6,1</b>	<b>8,7</b>	<b>10,9</b>	<b>10,8</b>

## Soliditet

MSEK (om inte annat anges)	30 juni		31 december		
	2021	2020	2020	2019	2018
Totalt eget kapital	73 190	62 879	70 418	63 648	61 251
Totala tillgångar	253 543	235 602	262 312	243 367	211 234
<b>Soliditet, %</b>	<b>28,9</b>	<b>26,7</b>	<b>26,8</b>	<b>26,2</b>	<b>29,0</b>

## Bruttomarginal, %

MSEK (om inte annat anges)	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Bruttoinkomst	30 111	17 279	46 020	52 070	49 331
Omsättning	141 131	111 759	262 833	274 117	252 653
<b>Bruttomarginal, %</b>	<b>21,3</b>	<b>15,5</b>	<b>17,5</b>	<b>19,0</b>	<b>19,5</b>

## Nettokassa

MSEK (om inte annat anges)	30 juni		31 december		
	2021	2020	2020	2019	2018
Likvida medel	48 450	43 288	61 592	51 997	40 170
Kortfristiga placeringar	5 140	524	8 087	3 518	1 577
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	-2 767	-7 478	-5 882	-4 489	-8 273
Obligationslån, långfristiga <sup>1)</sup>	-18 107	-16 446	-20 950	-21 623	-13 186
Övriga långfristiga räntebärande skulder <sup>2)</sup>	-84	-84	-84	-84	-84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	-5 545	-2 797	-2 512	-4 105	-2 175
Obligationslån, kortfristiga <sup>1)</sup>	-2 997	-5 226	-5 010	-	-
<b>Nettokassa</b>	<b>24 090</b>	<b>11 781</b>	<b>35 241</b>	<b>25 214</b>	<b>18 029</b>

1) Obligationerna ovan är angivna till upplupet anskaffningsvärde. 2020 redovisas obligationen med fast ränta om 500 MEUR som emitterades i maj 2016 i balansräkningen med en marknadsvärdesjustering. Marknadsvärdeskomponenten uppgick till 7 (20) ((14)) MSEK.

2) Under det första halvåret 2021 är långfristiga hyresskulder, uppgående till 5 003 (4 874) MSEK, exkluderat från övriga långfristiga räntebärande skulder. Under 2020 är långfristiga hyresskulder, uppgående till 4,731 (4,992) ((-)) MSEK, exkluderat från övriga långfristiga räntebärande skulder. Övriga långfristiga räntebärande skulder för 2018 är inkluderade i posten övriga långfristiga skulder i balansräkningen.

*Rörelsekapital, NWC/NWC ratio, %*

MSEK (om inte annat anges)	30 juni		31 december		
	2021	2020	2020	2019	2018
Inventarier	40 418	42 133	35 513	38 911	35 163
Kundfordringar	17 344	14 295	14 776	13 243	13 704
Leverantörsskulder	-42 108	-37 969	-46 635	-44 876	-43 633
<b>Rörelsekapital, netto, NWC</b>	<b>15 654</b>	<b>18 459</b>	<b>3 654</b>	<b>7 278</b>	<b>5 234</b>
Omsättning (senaste tolvåmadersperioden)	292 205	255 781	262 833	274 117	252 653
<b>NWC ratio, %</b>	<b>5,4</b>	<b>7,2</b>	<b>1,4</b>	<b>2,7</b>	<b>2,1</b>

*Avkastning på investerat kapital, ROIC, %*

MSEK (om inte annat anges)	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Genomsnittlig tvåårig omsättning * 10 procent	27 399	25 784	26 484	26 339	23 065
<b>Operationell kassa</b>	<b>27 399</b>	<b>25 784</b>	<b>26 484</b>	<b>26 339</b>	<b>23 065</b>
Totala tillgångar	244 573	234 819	252 840	227 301	200 699
Fordringar på moderbolaget	-27	-54	-27	-54	-54
Andra långfristiga värdepappersinnehav	-1 082	-318	-1 373	-243	-135
Likvida medel	-45 869	-41 775	-56 795	-46 084	-37 786
Kortfristiga placeringar	-2 832	-2 380	-5 803	-2,548	-2 785
Operationell kassa	27 399	25 784	26 484	26 339	23 065
Kortfristiga skulder	-114 990	-110 901	-121 168	-109 698	-99 900
Kortfristiga skulder till moderbolaget (Volvo Car AB)	-	-	-	-	-
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	4 171	2 676	3 309	3 140	4 801
Obligationer, kortfristiga	4 119	2 620	2 509	-	-
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	1 201	1 101	1 117	537	-
<b>Summa investerat kapital<sup>1)</sup></b>	<b>116 663</b>	<b>111 572</b>	<b>101 457</b>	<b>98 690</b>	<b>87 905</b>
Rörelseresultat (EBIT) (senaste tolv månadersperioden)	22 743	7 795	8 516	14 303	14 185
<b>Avkastning på investerat kapital, ROIC, %</b>	<b>19,5</b>	<b>7,0</b>	<b>8,4</b>	<b>14,5</b>	<b>16,1</b>

1) Totalt investerat kapital beräknat på ett genomsnitt av de senaste två åren.

*Total likviditet/ Total likviditet ratio, %*

MSEK (om inte annat anges)	30 juni		31 december		
	2021	2020	2020	2019	2018
Likvida medel	48 450	43 288	61 592	51 997	40 170
Kortfristiga placeringar	5 140	524	8 087	3 518	1 577
Outnyttjade kreditfaciliteter	13 147	24 282	24 700	13 593	13 328
<b>Total likviditet</b>	<b>66 737</b>	<b>68 094</b>	<b>94 379</b>	<b>69 108</b>	<b>55 075</b>
Omsättning (senaste tolv månadersperioden)	292 205	255 781	262 833	274 117	252 653
<b>Total likviditet ratio, %</b>	<b>22,8</b>	<b>26,6</b>	<b>35,9</b>	<b>25,2</b>	<b>21,8</b>

*Avstämning av alternativa nyckeltal för det tredje kvartalet 2021 och de första nio månaderna 2021*

Se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Innevarande trender–Det tredje kvartalet 2021 och de första nio månaderna 2021".

*Rörelseresultat (EBIT)/EBIT-marginal, %*

MSEK (om inte annat anges)	Juli–september		Januari–september	
	2021	2020	2021	2020
Rörelseresultat (EBIT)	3 329	4 568	16 567	3 579
Omsättning	60 838	65 763	201 969	177 522
<b>EBIT-marginal, %</b>	<b>5,5</b>	<b>6,9</b>	<b>8,2</b>	<b>2,0</b>



**EBITDA/EBITDA-marginal, %**

	Juli–september		Januari–september	
	2021	2020	2021	2020
<b>MSEK (om inte annat anges)</b>				
Periodens resultat	2 292	3 320	11 919	2 149
Finansiella intäkter	429	71	814	458
Finansiella kostnader	-666	-420	-2 312	-1 135
Inkomstskatter	-800	-899	-3 150	-753
Avskrivning och nedskrivning av anläggningstillgångar	3 608	3 649	11 288	11 457
<b>EBITDA</b>	<b>6 937</b>	<b>8 217</b>	<b>27 855</b>	<b>15 036</b>
Omsättning	60 838	65 763	201 969	177 522
<b>EBITDA-marginal, %</b>	<b>11,4</b>	<b>12,5</b>	<b>13,8</b>	<b>8,5</b>

**Bruttomarginal, %**

	Juli–september		Januari–september	
	2021	2020	2021	2020
<b>MSEK (om inte annat anges)</b>				
Bruttoinkomst	13 737	12 850	43 848	30 129
Omsättning	60 838	65 763	201 969	177 522
<b>Bruttomarginal, %</b>	<b>22,6</b>	<b>19,5</b>	<b>21,7</b>	<b>17,0</b>

**Nettokassa**

	30 september	
	2021	2020
<b>MSEK (om inte annat anges)</b>		
Likvida medel	36 403	53 072
Kortfristiga placeringar	5 003	-
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	-2 698	-7 265
Obligationslån, långfristiga <sup>1)</sup>	-18 182	-16 530
Övriga långfristiga räntebärande skulder <sup>2)</sup>	-	-84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	-5 452	-2 570
Obligationslån, kortfristiga <sup>1)</sup>	-2 998	-5 266
<b>Nettokassa</b>	<b>12 076</b>	<b>21 357</b>

1) Obligationerna ovan är angivna till upplupet anskaffningsvärde. Per den 30 september 2020 redovisas obligationen med fast ränta om 500 MEUR som emitterades i maj 2016 i balansräkningen med en marknadsvärdesjustering. Marknadsvärdeskomponenten uppgick till 12 MSEK.

2) Per den 30 september 2021 är långfristiga hyresskulder, uppgående till 5 065 MSEK, exkluderat från övriga långfristiga räntebärande skulder. Per den 30 september 2020 är långfristiga hyresskulder, uppgående till 4 754 MSEK, exkluderat från övriga långfristiga räntebärande skulder.

**Avkastning på investerat kapital, ROIC, %**

	Juli–september		Januari–september	
	2021	2020	2021	2020
<b>MSEK (om inte annat anges)</b>				
Genomsnittlig tvåårig omsättning * 10 procent	27 200	26 233	27 200	26 233
<b>Operationell kassa</b>	<b>27 200</b>	<b>26 233</b>	<b>27 200</b>	<b>26 233</b>
Totala tillgångar	243 749	245 769	243 749	245 769
Fordringar på moderbolaget	-27	-54	-27	-54
Andra långfristiga värdepappersinnehav	-947	-348	-947	-348
Likvida medel	-44 738	-49 066	-44 738	-49 066
Kortfristiga placeringar	-2 502	-895	-2 502	-895
Operationell kassa	27 200	26 233	27 200	26 233
Kortfristiga skulder	-113 061	-119 462	-113 061	-119 462
Kortfristiga skulder till moderbolaget (Volvo Car AB)	-	-	-	-
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	4 011	3 332	4 011	3 332
Obligationer, kortfristiga	4 138	2 639	4 138	2 639
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	1 243	1 109	1 243	1 109
<b>Summa investerat kapital<sup>1)</sup></b>	<b>119 066</b>	<b>109 257</b>	<b>119 066</b>	<b>109 257</b>
Rörelseresultat (EBIT) (senaste tolv månadersperioden)	21 504	8 871	21 504	8 871
<b>Avkastning på investerat kapital, ROIC, %</b>	<b>18,1</b>	<b>8,1</b>	<b>18,1</b>	<b>8,1</b>

1) Totalt investerat kapital beräknat på ett genomsnitt av de senaste två åren.

# Kommentarer till den finansiella utvecklingen

*Dessa kommentarer till den finansiella utvecklingen baseras på och bör läsas tillsammans med "Presentation av finansiell och annan information" och "Historisk finansiell information". Nedanstående redogörelse för Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning innehåller framåtriktad information som återspeglar Volvo Car Groups aktuella syn på den framtida utvecklingen och inbegriper inneboende risker och osäkerhetsfaktorer. Volvo Car Groups faktiska resultat kan komma att skilja sig väsentligt från de som uttrycks i sådan framåtriktad information nedan och på annat ställe i detta prospekt, vilket kan medföra att faktiska händelser eller omständigheter kan komma att skilja sig väsentligt från vad som direkt eller indirekt uttrycks i den framåtriktade informationen. Se avsnitten "Riskfaktorer" och "Viktig information–Framåtriktad information" för ytterligare information om vissa av dessa risker och osäkerhetsfaktorer. Därutöver påverkar även vissa marknadsfaktorer Volvo Car Groups resultat och beskrivs i avsnittet "Marknadsöversikt".*

## Översikt

Volvo Car Group är ett av världens snabbast växande premiumbilmärken, både sett till antal sålda bilar och omsättning, och erbjuder sina kunder möjligheten att förflytta sig på ett personligt, hållbart och säkert sätt. Volvo Car Group bedömer också att dess unika struktur<sup>1</sup> och fokuserade strategi gör Koncernen till en av de aktörer som ställer om snabbast inom den globala bilindustrin, med ambitioner för mitten av decenniet som är fokuserade på elektrifiering, hållbarhet och digitalisering. Volvo Car Group grundades i Göteborg 1927 och har fortfarande sitt huvudkontor där. Volvo Car Group har sedan dess varit en global drivkraft för bilsäkerhet och innovation. Volvo Car Group står bakom ett antal branschledande innovationer som idag är standard i personbilar över hela världen – som trepunktsbältet, sidokrockskydd, sidokrockkuddar och automatisk nödbromsning. Volvo Car Group fokuserar på design, utveckling, tillverkning, distribution och försäljning av personbilar i premiumsegmentet, nu med särskilt fokus på hållbarhet, helt elektriska bilar och direkta kundrelationer, inklusive bilabonnemang och andra nya mobilitetstjänster.

Volvo Car Group erbjuder ett fokuserat utbud av bilmodeller i premiumsegmentet, med bilmodeller som är erkända för sin design, säkerhet och tekniska innovationsnivå. Under tolv månaders perioden som avslutades den 30 juni 2021 sålde Volvo Car Group fler än 770 000 bilar i fler än 100 länder, varav 74 procent utgjordes av modeller i XC-serien (SUV:ar), 14 procent av modeller i S-serien (sedaner) och 12 procent av modeller i V-serien (kombibilar). Volvo-bilar marknadsförs och säljs online på utvalda marknader genom Volvo Car Groups onlinebutik, [www.volvocars.com](http://www.volvocars.com), och i fysiska

försäljningsställen via cirka 2 300 återförsäljare. Koncernens globala huvudkontor ligger i Göteborg och Koncernens regionala huvudkontor ligger i Shanghai, Kina och Mahwah, New Jersey, USA. Huvudmarknaderna för Volvo Car Group är Europa, Kina och USA, som svarade för 44 procent, 25 procent respektive 17 procent av försäljningen (antal bilar) 2020. För mer information, se "Verksamhetsbeskrivning–Översikt".

## Nyckelfaktorer som påverkar Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning

Nedanstående redogörelse belyser viktiga faktorer som under det första halvåret 2021 respektive 2020 samt under räkenskapsåren 2020, 2019 respektive 2018 har haft, och som fortsättningsvis skulle kunna ha, en väsentlig inverkan på Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning. Vissa av nedanstående faktorer har historiskt varit cykliska eller volatila, främst beroende på omständigheter utanför Volvo Car Groups kontroll. Följaktligen utgör tidigare resultat inte nödvändigtvis en indikation på framtida resultat. Till viktiga faktorer som skulle kunna medföra att Volvo Car Groups faktiska resultat eller finansiella ställning avviker från de uttalanden som uttrycks eller antyds nedan hör bland annat de faktorer som beskrivs under "Riskfaktorer" samt "Viktig information–Framåtriktad information".

<sup>1</sup>) Volvo Car Group anser att dess struktur är unik eftersom att Koncernen utövar operationell kontroll över och konsoliderar sin kinesiska verksamhet på ett sätt som ingen annan västerländsk biltillverkare har kunnat göra hittills. För ytterligare information, se "Verksamhetsbeskrivning–Styrkor och strategier–Fastest transformer: unik struktur, öppen för tekniksamarbeten och tydlig kultur".

**Ekonomiska förhållanden och efterfrågan på premiumbilar**

Volvo Car Groups omsättning under det första halvåret 2021 och 2020 samt räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018 utgjordes främst av global försäljning av premiumbilar, särskilt på dess huvudmark-

nader i bl.a. Kina, USA och Europa. I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups omsättning per geografisk marknad för angivna perioder:

**Omsättning per geografisk marknad**

MSEK	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Kina	34 335	24 282	61 236	60 530	54 653
USA	23 771	16 493	40 581	40 110	39 366
Europa <sup>1)</sup>	60 800	54 786	121 904	130 983	121 671
varav Sverige	13 890	12 266	25 546	26 092	28 034
varav Tyskland	7 472	8 951	18 319	20 343	18 366
varav Storbritannien	7 234	6 974	15 866	16 911	14 933
Övriga marknader	22 225	16 198	39 112	42 494	36 963
varav Japan	3 733	3 755	7 345	7 937	6 593
varav Sydkorea	3 087	2 596	5 059	4 623	3 322
<b>Summa</b>	<b>141 131</b>	<b>111 759</b>	<b>262 833</b>	<b>274 117</b>	<b>252 653</b>

1) Europa definieras som EU (27 medlemsländer), Storbritannien och Europeiska frihandelsanslutningen (EFTA-medlemsländerna).

Det globala ekonomiska klimatet och de makroekonomiska förutsättningarna påverkar nivån på konsumenternas disponibla inkomster och privatkonsumtion och därmed även efterfrågan på de premiumbilar som Volvo Car Group tillverkar och säljer. Väsentliga ekonomiska faktorer, såsom tillväxten i världsekonomin, valutakursförändringar, kredittillgång, skuldsättningsnivåer och kundernas disponibla inkomster, kommer att påverka efterfrågan på nya bilar.

Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning gynnades av marknadstillväxten under 2018 och 2019, men covid-19-pandemin och den efterföljande ekonomiska nedgången under det första halvåret 2020 hade en negativ inverkan. För att hantera covid-19-pandemin vidtog Volvo Car Group flera olika åtgärder, från tillfälliga fabriksnedstängningar i Kina, Belgien, Sverige och USA, vilka påverkade Volvo Car Groups produktions- och försäljningsvolymerna negativt, till anpassning av arbetsmiljön i dess fabriker och kontorslokaler. Sammantaget bidrog dessa åtgärder också till att sänka kostnaderna. Volvo Car Groups anställda, leverantörer och partners i återförsäljarledet har i stor utsträckning kunnat införa nya arbets- och försäljningsmetoder som säkerställer att deras kunder får de leveranser och det underhåll som efterfrågas. Koncernens totala försäljningsvolymerna minskade under det första halvåret 2020 på grund av minskad efterfrågan och störningar i leverantörskedjan. Koncernen såg en minskning av den totala försäljningsvolymerna i samtliga regioner om totalt 20,8 procent under det första halvåret 2020 jämfört med samma period 2019, och en minskning i samtliga regioner om 6,2 procent för räkenskapsåret 2020 jämfört med 2019. Den totala försäljningsvolymerna avser försäljningen till slutkunder (inklusive en andel bilar som används som lånebilar och utställningsbilar) och är ett relevant mått på efterfrågan på Volvo-bilar ur ett slutkundsperspektiv. Volvo Car Groups försäljningsvolymerna förbättrades emellertid markant under det andra halvåret

2020, främst på grund av en kraftig återhämtning av efterfrågan i Kina, USA och till viss del även i Europa. Tack vare ett starkt andra halvår 2020 ökade försäljningsvolymerna i Kina och USA under året 2020 trots volymförlusterna till följd av covid-19-relaterade åtgärder och minskad efterfrågan under det första halvåret 2020. En stark efterfrågan på Volvo Car Groups huvudmarknader, särskilt på den kinesiska marknaden, är en av nyckelfaktorerna bakom Volvo Car Groups återhämtning från covid-19-pandemin, och generellt en av de främsta drivkrafterna bakom Volvo Car Groups tillväxt under de senaste åren. Volvo Car Groups försäljningsvolymerna har varit fortsatt starka på alla dess huvudmarknader under det första halvåret 2021.

**Geografisk mix och optimering av värdekedjan**

Volvo Car Group har ambitionen att tillämpa och successivt implementera en övergripande princip för sin värdekedja, nämligen att i största möjliga utsträckning tillverka bilar där Koncernen säljer och göra inköp av delar där bilarna tillverkas. Genom denna modell med lokala inköp bedömer Volvo Car Group att Koncernen, i vissa regioner, kan motverka den något längre ledtiden på färdiga bilar orsakad av ökad global produktion jämfört med konkurrenter som inte kan tillverka och göra inköp lokalt. Volvo Car Groups resultat påverkas

av försäljningsmixen i olika regioner. Lönsamheten för Volvo Car Groups olika bilmodeller på olika marknader påverkas av flera faktorer, bland annat försäljningspris, val av drivlina, bilens specifikationer och kostnaden för material och komponenter. Kostnaden för att tillverka samma modell kan variera beroende på anläggningens geografiska placering och ger olika marginaler vid försäljning av samma modell på olika geografiska marknader.

I nedanstående tabell redovisas försäljningsvolymerna fördelade på Volvo Car Groups geografiska marknader för angivna perioder.

Antal sålda bilar	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Kina	95 252	65 741	166 617	154 961	130 593
USA	63 754	43 255	110 129	108 234	98 263
Europa	166 822	123 198	288 325	341 200	318 235
Övriga marknader	54 929	37 768	96 642	101 057	95 162
<b>Summa</b>	<b>380 757</b>	<b>269 962</b>	<b>661 713</b>	<b>705 452</b>	<b>642 253</b>

Trots covid-19-pandemins kraftiga inverkan på marknadsefterfrågan under det första halvåret 2020, vilken resulterade i minskade försäljningsvolymerna, återhämtade sig marknadens efterfrågan på Volvo Car Groups premiumbilar i Kina, USA och, i viss utsträckning även i Europa, under det andra halvåret 2020. Det resulterade i att Koncernen kunde redovisa en ökad försäljningsvolym i Kina och USA för helåret 2020 (se ”–*Ekonomiska förhållanden och efterfrågan på premiumbilar*” ovan). Volvo Car Group hade högre marginaler på produkterna som såldes i Kina än på andra marknader, delvis på grund av lägre kostnader för sålda varor i Kina då Koncernen kunde tillverka sina produkter vid egna anläggningar i Kina och undvika tull- och fraktkostnader som annars skulle ha uppstått om dessa produkter tillverkats i Europa för att sedan fraktas till Kina. Volvo Car Groups tillverkning och försäljning på den kinesiska marknaden har ökat väsentligt på grund av den växande efterfrågan på premiumbilar i Kina.

Volvo Car Group planerar att avsevärt höja produktionstakten i Charlestonanläggningen i South Carolina, USA under 2023 då nästa generation av batteridrivna stora SUV:ar enligt plan ska börja tillverkas vid anläggningen. Följaktligen kommer Volvo Car Group därmed ytterligare kunna säkra sig mot valutarisk genom att både köpa in delar och komponenter från USA och sälja bilarna till kunder i USA. Genom att förlägga tillverkningen och försäljningen av sina bilar till USA räknar Volvo Car Group med att minska kostnaderna förenade med faktorer såsom valutarisk, personal, tullar och frakt, samt uppnå bättre lönsamhet på bilar som säljs i USA. Exempelvis är den nuvarande amerikanska tullavgiften på importerade bilar från Kina cirka 7 000 USD per bil.

Efter lanseringen av Volvo Car Groups första helt elektriska bil, XC40 Recharge, under hösten 2020 började Volvo Car Group förbereda sina anläggningar i Gent, Belgien och Luqiao, Kina för produktion av denna modell. Under 2020 mer än fördubblades den totala försäljningsvolymerna av laddhybrider och helt elektriska bilar

och uppgick i Europa till över 30 procent av den totala försäljningsvolymerna. I januari 2021 offentliggjorde Volvo Car Group sin ambition att tredubbla produktionskapaciteten för elbilar vid sin anläggning i Gent, Belgien i syfte att möta den växande efterfrågan på Koncernens Recharge-modeller i Europa. Ambitionen att omlokalisera produktionskapaciteten kommer till viss del att hjälpa Volvo Car Group att sänka sina produktionskostnader för elbilar i Europa och även sänka kostnaderna förenade med faktorer såsom valutarisk, personal, tullar och frakt i Europa. Se även ”–*Förmågan att kontrollera kostnader, utgifter och skulder avseende kundkontrakt*” nedan för mer information om Volvo Car Groups åtgärder för att kontrollera övriga kostnader.

**Produktmix**

Volvo Car Groups resultat kan påverkas av dess produktmix, vilken i sin tur påverkas av livsrytmen hos Volvo Car Groups produkter och lanseringen av nya produkter (se ”–Lansering av nya produkter och uppgradering av befintliga produkter” nedan). Volvo Car Groups erbjudande omfattar (i) en portfölj av bilar baserade på karosstyper och modellserier, såsom V60 och XC90, (ii) bilrelaterade tjänster som Volvo Car Group erbjuder sina kunder, (iii) olika specifikationer för samma modell, till exempel drivlinor, utrustningsnivåer och tillbehör, som erbjuds kunder med olika preferenser och ekonomiska förutsättningar, samt (iv) försäljning av teknologi-, IP- och ingenjörstjänster till sin partners och intressebolag. En positiv produktmix består vanligtvis av nyare, större eller dyrare modeller, såsom XC90, eller bilar med högre specifikationer som i regel genererar högre marginaler för Volvo Car Group. Större och dyrare bilar som XC90 kostar normalt mer att tillverka än mindre bilar, som till exempel XC40, men tenderar också att tillåta högre prisnivåer. I en produktmix med både större och dyrare bilar, som exempelvis SUV:ar, tenderar alltså både intäkterna och kostnaderna att öka. Således är Volvo Car Groups lönsamhet delvis beroende av den kombinerade effekten av dessa öknings.

Under 2018 och 2019 ökade efterfrågan på premiumbilar på Volvo Car Groups huvudmarknader Kina, USA och Europa, och följaktligen svarade större, mer välutrustade och dyrare bilar för en större andel i Volvo Car Groups produktmix och bidrog till en högre marginal. Volvo Car Groups modeller i XC-serien, som generellt har högre vinstmarginaler än merparten av S- och V-modellerna, har varit den främsta drivkraften bakom Volvo Car Groups omsättningsökning under det första halvåret 2021 respektive 2020 samt under räkenskapsåren 2020, 2019 respektive 2018, särskilt på Koncernens huvudmarknader. Volvo Car Groups XC-modeller står för en betydande andel av försäljningsvolymen och svarade för 75,1, 68,3, 71,0, 63,2 respektive 56,0 procent av den totala försäljningsvolymen för respektive period. I takt med att Volvo Car Group löpande lanserar sina uppgraderade XC-modeller på olika marknader, särskilt genom att produktionen av XC-serien kommer ske i Kina, räknar Koncernen med att dess marginaler kommer fortsätta stiga genom försäljning av XC-serien.

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups försäljningsvolym<sup>(1)</sup> per karosstyp och modell för angivna perioder:

Antal sålda bilar	Januari – juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
<b>SUV (XC)</b>					
XC40	118 121	68 359	185 406	139 847	75 828
XC60	113 500	78 761	191 696	204 981	189 459
XC90	54 177	37 273	92 458	100 729	94 182
<b>Sedaner (S)</b>					
S60	26 359	20 458	52 251	42 795	40 499
S90	25 653	18 455	46 027	56 355	57 142
<b>Kombi (V)</b>					
V40 <sup>2)</sup>	26	2 352	3 394	51 542	77 587
V60	31 225	31 273	64 912	68 577	54 095
V90	11 696	12 386	25 569	40 621	53 461
<b>Totalt</b>	<b>380 757</b>	<b>269 962</b>	<b>661 713</b>	<b>705 452</b>	<b>642 253</b>

1) Försäljningsvolym i denna tabell avser försäljning till slutkunder (inklusive viss andel bilar som används som låne- och utställningsbilar) och är ett mått som är branschstandard för att mäta efterfrågan från slutkunder.

2) Volvo Car Group började planenligt att fasa ut V40 i slutet av 2019.

**Lansering av nya produkter och uppgradering av befintliga produkter**

Introduktionen av nya produkter har fortsatt att bidra till Volvo Car Groups omsättningstillväxt eftersom kunder ofta är mycket intresserade av de senaste tillgängliga modellerna. Introduktionen av en ny produkt ger också möjlighet till prisjusteringar för att täcka ökade kostnader eller att ta ut en premie för Volvo Car Groups nya teknologier. Exempelvis lanserades andra generationens XC60 under 2018. Priset för den andra generationens XC60 var högre jämfört med första generationens XC60, vilket reflekterade tillägg av flera premiefunktioner, och försäljningsvolymen för XC60 har varit fortsatt hög sedan 2018. Efter lanseringen av XC40 lanserade Volvo Car Group under det första halvåret 2020 dessutom XC40 Recharge, Koncernens första helt elektriska bil. Den uppnådde rekordvolymen på de marknader där modellen introducerades och försäljningsvolymen för XC40-serien steg med 32,6 procent

under 2020 trots den pågående covid-19-pandemin. Volvo Car Group har planer på att introducera fler helt elektriska bilar de närmaste åren, till exempel C40 Recharge, vilket offentliggjordes i mars 2021 (produktionsstart inleddes i oktober 2021) för att möta kundernas efterfrågan på helt elektriska bilar. Denna efterfrågan väntas öka ytterligare när priserna på elbilar blir mer överkomliga för kunderna. Volvo Car Group förväntar sig att produktionskostnaderna successivt kommer minska i takt med att Koncernens teknologi och batteriteknik utvecklas, vilket kommer att bidra till att öka Koncernens omsättning och resultat i framtiden.

Den senaste produktuppgraderingen innebar väsentliga investeringar för Volvo Car Group och krävde mycket resurser. För att uppnå ambitionerna kopplade till försäljningsvolym har Volvo Car Group investerat kraftigt i bil- och drivlinedesign (också för elbilar), teknikutveckling och produktion. Framtida modellanseringar kommer också att kräva stora investeringar. Större investeringar, såsom forsknings-



och utvecklingskostnader, resulterar i högre kostnader i samband med att tillgångarna skrivs av. Volvo Car Groups förmåga att generera avkastning på dessa investeringar är till stor del beroende av kundernas acceptans av nya och uppgraderade modeller samt av att Koncernen kan slutföra sitt lanseringsprogram enligt tidplan.

Den normala livscykeln för en Volvomodell i premiumsegmentet är cirka sju år. Omkring fyra år efter en ny modellansering görs för närvarande vanligtvis en uppgradering (s.k. mid-cycle upgrade) av bilens exteriör och interiör, samtidigt som den ursprungliga fordonsstrukturen och designen bibehålls. Volvo Car Group justerar i regel riktpiserna efter en sådan uppgradering och kan på så sätt uppnå högre omsättning per såld bil och, beroende på omfattningen av och kundacceptansen för uppgraderingen, också uppnå en högre segmentsandel vad gäller antalet sålda bilar jämfört med före uppgraderingen. Genom sådana uppgraderingar efter en modells halva livscykel eftersträvar Volvo Car Group att behålla sin konkurrenskraft med oförändrade eller kanske till och med högre försäljningspriser eller försäljningsvolym för modellen. Försäljningsvolymen för XC90 ökade till exempel med cirka sju procent under 2019 efter Volvo Car Groups modelluppgradering. I slutet av en modellseries livscykel brukar Volvo Car Group introducera en ny serie eller fasa ut modellen, vilken ersätts av en ny modell. Volvo Car Group har slutfört förnyelsen av produktportföljen och räknar med uppgraderingar av de flesta av de befintliga modellerna under kommande år. Koncernen planerar även att offentliggöra en ny produkt eller en ny årsmodell varje år. Enligt Volvo Car Groups planer ska nästa generation batteridrivna stora SUV:ar vara baserad på en helt elektrisk fordonsarkitektur 2023. Istället för att uppdatera Koncernens produkter baserat på livscykler har Volvo Car Group för avsikt att i framtiden övergå till fortlöpande uppgraderingar och finjusteringar, såsom designriktade uppgraderingar samt uppdateringar av mjukvaran. Därmed kommer Koncernen enbart lansera nya produkter och nya generationer av modeller när de är klara.

#### **Förändringar i försäljnings- och affärsmodeller**

Volvo Car Groups resultat kan påverkas av förändrade försäljnings- och affärsmodeller. För att möta förändringar i kundernas efterfrågan och trender i bilvärlden utvecklar Volvo Car Group sina försäljnings- och affärsmodeller så att de även omfattar digitalisering och andra möjligheter att utveckla mer direkta relationer med kunderna genom en övergång till onlineförsäljning och utveckling av nya initiativ som Care by Volvo och M – Volvo Car Mobility.

För att tillgodose kundernas behov av alternativa sätt att få tillgång till varor och tjänster är Volvo Car Group, i samarbete med partners i återförsäljarledet, i färd med att ändra hela sin försäljningsmodell för att inkludera digitalisering, onlineförsäljning och andra affärsmöjligheter. Som ett exempel kan nämnas Stay Home Store-initiativet, som tillkom för att kompensera minskningen av antalet showroom-besökare hos återförsäljarna på grund av covid-19-pandemin, och som ger kunderna möjlighet att beställa nya Volvobilar hemifrån. En av lärdomarna från Stay Home Store-initiativet var att det är affärsmässigt gynnsamt att minska komplexiteten i onlineutbudet och göra bilarna tillgängliga för snabb leverans. Samma justeringar kommer nu att lanseras i mycket större skala, med målet att kunna erbjuda många av Koncernens modeller med "omedelbar" leverans, med förkortad ledtid. Från och med 2021 kommer dessutom Volvo Car Groups samtliga helt elektriska

modeller enbart att säljas online och alla onlineerbjudanden kommer att utökas så att de inkluderar försäkring och service, till ett nationellt förutbestämt pris (där det är legalt möjligt) (se "*Verksamhetsbeskrivning–Styrkor och strategier–Direkta kundrelationer: försäljningsmodell i linje med kundernas förväntningar*"). Även om sådana förändringar kommer att innebära betydande anpassningar av den kommersiella verksamheten och produktionen bedömer Volvo Car Group att förändringarna kommer hjälpa Koncernen att bättre tillgodose kundernas önskemål, bli mer effektiva, generera mer intäkter genom att skapa mer långvariga relationer med sina kunder och sänka kostnaderna tack vare en mer ändamålsenlig leverantörskedja. Dessutom avser Volvo Car Group att fokusera på kostnadsoptimering istället för intäktsoptimering under transformeringen, vilket Koncernen bedömer kommer leda till positiva resultat på medellång och lång sikt. Utöver detta strävar Volvo Car Group efter att uppnå en förbättrad kassagenereringscykel och denna direktförsäljningsmodell kan potentiellt leda till en ökad kassagenereringscykel genom att minska lagertider och på så sätt förbättra lagerhanteringen.

Abonnemangserbjudandet Care by Volvo lanserades 2018 och är ett relativt nytt affärsområde inom Volvo Car Group, med fokus på innovativa affärsmöjligheter genom direkta kundrelationer. Care by Volvo syftar till att expandera Volvo Car Groups kärnverksamhet och är en abonnemangsbaserad lösning som ger kunder tillgång till bil genom att betala en "all-inclusive" månadsavgift. Volvo Car Group har lanserat Care by Volvo i Tyskland, Nederländerna, Norge, Sverige, Storbritannien samt USA och planerar att introducera konceptet i övriga större europeiska marknader under de närmaste åren. Utöver detta har M – Volvo Car Mobility, en mobilitetstjänst som erbjuder kunder i storstadsområden en möjlighet att använda en bil kortare tidsperioder, lanserats i Stockholm, Göteborg, Malmö och andra städer i Sverige, vilket också gör det möjligt för Volvo Car Group att bygga relationer med nya kundgrupper. För mer information om Care by Volvo och M – Volvo Car Mobility, se "*Verksamhetsbeskrivning–Kommersiell verksamhet*".

Volvo Car Group har infört dessa nya försäljnings- och affärsmodeller för att möta kundernas efterfrågan och förväntar sig att dessa nya tjänster ska bidra till fortsatt tillväxt. Volvo Car Group räknar med fortsatta investeringar i onlineförsäljningskanaler och en omställning till direkta kundrelationer framöver, vilket kommer att bidra till ökade försäljningsvolym och intäkter för Koncernen.

#### **Konkurrenssituation och förmågan att upprätthålla och förbättra prissättning**

Volvo Car Groups priser på identiska modeller kan variera mellan marknaderna till följd av flera faktorer, däribland allmänna marknadsförhållanden, lokal konkurrenssituation, lokala skatte- och andra regler, kommersiell strategi, produktionskostnader och valutakurser. För mer information om den geografiska fördelningen av Volvo Car Groups produkter, se "*–Geografisk mix och optimering av värdekedjan*" ovan. Volvo Car Group justerar för närvarande sina priser en gång per år eller vartannat år beroende på de lokala marknadsförutsättningarna och konkurrensläget. I framtiden kan Volvo Car Group välja att uppdatera produktpriserna mer löpande. Generellt är modellålder en viktig faktor för prissättningen, men priset påverkas även av inflation, produktförbättringar, design och konkurrenternas prisåtgärder. Volvo Car Group kan dessutom genomföra försäljningskampanjer, inklusive prissänkningar, på vissa marknader

för att bemöta konkurrenters säljfrämjande åtgärder. I den mån Volvo Car Group genomför försäljningskampanjer kan det leda till ökade försäljningsvolym, men också pressa ner nybilspriserna och inverka negativt på Koncernens marginaler.

Som global tillverkare av premiumbilar är Volvo Car Group föremål för växande konkurrens från andra internationella bilföretag och kan komma att bli föremål för prispress på sina produkter när konkurrensen hårdnar. Även i konjunkturedgångar, då konkurrensen tenderar att öka på grund av kraftigt försvagad köpkraft bland konsumenterna på drabbade marknader, har Volvo Car Group överlag lyckats upprätthålla sina försäljningspriser.

I den globala bilindustrin har det också förekommit att en del biltillverkare lockat med priserbudanden på bilar i ett försök att bibehålla eller öka sina marknadsandelar. Det har rört sig om en kombination av subventionerad finansiering eller subventionerade leasingavtal, prisrabatter och andra incitament. Effekten av sådana incitament har historiskt varit ganska begränsad inom premiumbilsegmentet där lönsamheten är förhållandevis hög. Dessutom har utvecklade marknader som Västeuropa och USA redan en stor andel bilägare och både antalet bilägare och antalet fordonskilometer kan ligga nära sin mättnadspunkt (se "Marknadsöversikt – Översikt över premiumsegmentet – Konkurrenssituation"). För att kunna konkurrera effektivt med sina konkurrenter och upprätthålla eller förbättra sina priser har Volvo Car Group också introducerat

modeller som underlättar inträdet på marknaden för korttidsanvändning och alternativa ägandeformer, det vill säga för konsumenter som inte vill äga sin bil på traditionellt sätt (se "Verksamhetsbeskrivning – Kommersiell verksamhet" och "Förändringar i försäljnings- och affärsmodeller" ovan). Vidare har Volvo Car Group genomfört större modelluppgraderingar för att kunna justera produktpriserna på ett sätt som speglar ökade kostnader eller för att positionera sig på en högre prisnivå baserad på ny teknik (se "Lansering av nya produkter och uppgradering av befintliga produkter" ovan).

#### **Förmågan att kontrollera kostnader, utgifter och skulder avseende kundkontrakt**

Volvo Car Groups resultat och lönsamhet påverkas av Koncernens förmåga att hantera olika rörelsekostnader och utgifter, varav materialkostnader utgör den största posten. I de flesta bilar används råvaror som aluminium, stål, harts, icke järnhaltiga metaller, ädelmetaller, gummi, petroleumprodukter, koppar, avancerade plaster och andra material, såsom glas. I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups materialkostnader (inklusive frakt, distribution och garanti), vilka utgör en rörlig kostnad för Koncernen, som en procentandel av omsättning, kostnad för sålda varor respektive totala kostnader under det första halvåret 2021 och 2020 samt för räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018:

	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Materialkostnader (inklusive frakt, distribution och garanti) som en procentandel av					
Omsättning	67,3	71,4	70,5	67,9	67,7
Kostnad för sålda varor	85,5	84,5	85,5	83,8	84,1
<b>Totala summan av kostnader för sålda varor, forsknings- och utvecklingskostnader, försäljningskostnader och administrationskostnader<sup>1)</sup></b>	<b>72,6</b>	<b>71,4</b>	<b>73,4</b>	<b>71,5</b>	<b>71,3</b>

1) Se även "Not 3 – Kostnader per kostnadsslag" på s. F-27 i "Historisk finansiell information".

En ökning eller minskning om en procent av Volvo Car Groups materialkostnader (inklusive frakt, distribution och garanti), med alla övriga faktorer konstanta, skulle ha resulterat i en ökning eller minskning av bruttoresultatet på 950 MSEK under det första halvåret 2021 respektive 1 853 MSEK för räkenskapsåret 2020.

Prissättningen på råvaror, delar och komponenter är en betydande kostnadspost för Volvo Car Group. Ökade inköpspriser på råvaror, delar och komponenter skulle kunna öka Koncernens rörelsekostnader och påverka lönsamheten i sådan omfattning att dessa prisökningar inte kan kompenseras för genom prishöjningar då Volvo Car Group för närvarande inte säkrar sin exponering för förändringar i råvarupriser. Ökade priser på bränsle eller el som används i Volvo Car Groups produktion kan också påverka Koncernens rörelsekostnader negativt. Vidare engagerar Volvo Car Group sina leverantörer i utvecklingen och produktionen av bilarna för att hantera sina kostnader. Koncernens inköpsteam har ett nära samarbete med forsknings- och utvecklingsteamet samt långvariga relationer med en bred leverantörsbas världen över i syfte att maximera den tekniska expertisen och optimera kostnaderna. Volvo Car Group implementerar en övergripande princip för värdekedjan där

Volvo Car Group, i största möjliga utsträckning, tillverkar där de säljer och gör inköpen där de tillverkar, i alla produktionshänseenden. I vilken utsträckning Volvo Car Group kan minska sina kostnader beror dock på kvaliteten och priserna på material och alternativa material samt tillgängligheten på lokala marknader, vilket kan påverka Koncernens finansiella resultat. Volvo Car Group är också beroende av en bred och växande sfär av närstående varumärken och företag för att kunna kontrollera sina kostnader och utgifter genom delad teknologi, och därmed skapa möjlighet att utnyttja de samlade stordriftsfördelarna vid förhandlingar om volymrabatter. Partnerskap och samarbeten mellan Volvo Car Group och Geely ger också en möjlighet att realisera kostnadsbesparingar i upphandlingsfasen genom att utnyttja båda parternas kombinerade produktionsvolym vid förhandlingar med leverantörer om volymrabatter och på så sätt minska sin kostnadsbas. Synergieffekterna av detta samarbete har haft en allmänt positiv inverkan på Volvo Car Groups finansiella resultat (se "Verksamhetsbeskrivning – Styrkor och strategier – Fastest transformer: unik struktur, öppen för tekniksamarbeten och tydlig kultur"). Volvo Car Group hanterar valutarisker genom att prioritera materialinköp i de regioner där dess anlägg-

ningar är belägna och från närstående varumärken och företag. Volvo Car Group försöker dessutom att hantera sina forsknings- och utvecklingskostnader genom att dela utvecklingskostnaderna med de närstående företagen. Dessutom uppnår Volvo Car Group stor-driftsfördelar och förbättrar sin driftseffektivitet genom att producera olika modeller på samma plattformar och på samma produktionslinjer inom hela Geely-sfären.

Priserna på råvaror och annat material som används i biltillverkningen, bland annat stål, aluminium, koppar, zink, gummi, platina och rodium, har periodvis fluktuerat de senaste åren. Som exempel kan nämnas att priserna på råvaror och annat material ökade väsentligt under det andra halvåret 2020. Den ökade volatiliteten har bland annat berott på makroekonomiska faktorer, utbud och efterfrågan, geografisk distribution av resurser, politisk instabilitet, regulatoriska begränsningar, återvinningsmöjligheter och utbytbarhet liksom en spekulativ råvaruhandel. Volvo Car Group behöver dessutom tillgång till litiumjonbatterier, kobolt och flera andra komponenter i sin verksamhet. Batterier har den inneboende nackdelen att de innehåller sällsynta jordartsmetaller och minskad tillgång på råvaror och metaller som litium och kobolt kan komma att skapa flaskhalsar i leverantörskedjan framöver. Bristande tillgång på elektriska fordonskomponenter som battericeller, och konsolidering av större batterileverantörer, skulle kunna få en väsentlig negativ inverkan på Volvo Car Groups materialkostnader och därmed påverka Koncernens finansiella resultat.

Volvo Car Groups kostnad för sålda varor påverkas generellt av makroekonomiska faktorer. På grund av den senaste tidens handelskonflikter mellan USA och Kina har Volvo Car Groups kostnad för sålda varor, och följaktligen dess lönsamhet, påverkats negativt under 2018 och, i något mindre utsträckning, under 2019 eftersom en del av Koncernens produkter exporteras från Kina till USA. Sedan dess har Volvo Car Group hanterat effekten av nya tullar genom att ändra destinationen för färdiga bilar, bland annat genom att exportera fler bilar från Europa, i stället för från Kina, till USA. Vidare slutfördes byggnationen av Volvo Car Groups anläggning i Charleston, South Carolina, USA under det första halvåret 2018. Det finns planer på att öka produktionen i denna anläggning under 2023, vilket förväntas minska Koncernens kostnader för frakt och tull på de bilar som säljs i USA. Volvo Car Group förväntar sig också att introduktionen av nästa generations bilar kommer att uppväga de negativa effekterna som den senaste tidens handelskonflikter mellan USA och Kina har haft på Koncernen. Volvo Car Groups pågående omställning och kostnadsbesparingar intensifierades även till följd av covid-19-pandemin. Volvo Car Group genomförde en rad kostnadsbesparingsprogram under 2020 som i huvudsak syftade till att minska materialkostnader (genom upphandling och förhandlingar med leverantörer), personal- och overheadkostnader per bil, kostnader för marknadsföring och säljfrämjande åtgärder, övriga försäljningskostnader samt forsknings- och utvecklingskostnader. I april 2020 offentliggjorde Volvo Car Group också sina planer på att varsla 1 300 tjänstemän och konsulter i den svenska verksamheten som ett led i att anpassa verksamheten och uppnå de långsiktiga målen för kompetensutveckling och strukturella kostnadsänkningar. Denna strukturella omställning innebar att 650 anställda lämnade Volvo Car Group. De olika kostnadsbesparingsprogrammen ledde till att Volvo Car Groups totala kostnad per bil minskade.

Som en del av den löpande verksamheten ådrar sig Volvo Car Group skulder avseende kundkontrakt. Skulder avseende kundkon-

trakt är sådana skulder gentemot kund i relation till varu- eller tjänsteavtal där Volvo Car Group har en skyldighet att leverera varor eller tjänster till kunden för vilka Volvo Car Group mottagit ersättning (eller väntar ersättning) eller där Koncernen levererat varor eller tjänster till kunden men ett åtagande kvarstår för Koncernen att betala till kunden baserat på framtida försäljning. Volvo Car Groups skulder avseende kundkontrakt inbegriper främst åtaganden om återköp av bilar från biluthyrningsfirmor där de berörda leasingavtalen innehåller en återköpskyldighet. Vid sådana leasingavtal erhåller Volvo Car Group betalningen i förskott men intäkten redovisas som en leasingintäkt fördelat över leasingperioden. Andra skulder avseende kundkontrakt utgörs av återförsäljrabatter eller andra incitament som ska betalas enligt gällande återförsäljaravtal. De sammanlagda skulderna avseende kundkontrakt har således en direkt inverkan på Volvo Car Groups finansiella resultat.

#### Valutakursförändringar

Med försäljning i fler än 100 länder genererar Volvo Car Group en väsentlig del av sin omsättning och kostnader, inklusive produktions- och råvarukostnader, i andra valutor än SEK, till exempel CNY, EUR, USD, GBP och JPY, vilket innebär att Volvo Car Groups resultat är exponerat för valutakursförändringar. Eftersom en betydande del av Volvo Car Groups omsättning genereras på marknader utanför Europa tenderar exempelvis en försvagad EUR eller SEK i förhållande till USD att ha en positiv inverkan på Koncernens omsättning som redovisas i SEK. Å andra sidan är en väsentlig del av kostnaden för sålda varor hänförlig till inköp i Europa utanför Sverige, och en försvagad SEK i förhållande till EUR tenderar att resultera i en ökad kostnad för sålda varor.

Större valutakursförändringar i CNY, EUR, USD, GBP och JPY gentemot SEK noterades under det första halvåret 2021 och under räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018. Sådana valutarörelser, som exempelvis en stärkt SEK gentemot USD under 2020, påverkade Volvo Car Groups resultat. Under 2020 hade Volvo Car Groups valutakursflöden en negativ inverkan på rörelsetillgångar och rörelseskulder om 1 010 MSEK jämfört med en positiv effekt om 537 MSEK under 2019. Effekten av valutakursförändringar på kostnaden för sålda varor uppgick till 2 201 MSEK 2020 jämfört med 8 164 MSEK 2019. Nettoeffekten av valutakursförändringar i rörelseresultatet (EBIT) var negativ och uppgick till 4 970 MSEK 2020 jämfört med en negativ effekt om 125 MSEK under 2019.

I nedanstående tabell redovisas fördelningen av Volvo Car Groups valutainflöden och valutautflöden under det första halvåret 2021 respektive räkenskapsåret 2020.

	Januari–juni 2021		Räkenskapsåret 2020	
	Inflöde <sup>1)</sup>	Utflyde <sup>2)</sup>	Inflöde	Utflyde
CNY	26 %	25 %	27 %	27 %
EUR	23 %	51 %	25 %	48 %
GBP	6 %	1 %	7 %	1 %
JPY	3 %	7 %	3 %	8 %
USD	20 %	10 %	19 %	11 %
Övriga	22 %	6 %	19 %	5 %

1) Valutainflödet är hänförligt till erhållna likvida medel i andra valutor än SEK, främst från försäljning av varor och tillhandahållande av tjänster till kunder.

2) Valutautflödet är hänförligt till betalning med likvida medel i andra valutor än SEK till leverantörer, entreprenörer eller andra tredje parter, främst avseende inköp av råvaror, delar, komponenter och tjänster.

Volvo Car Group har ambitionen att reducera sin valutakursrisk genom "naturlig säkring", till exempel genom att ådra sig kostnader och generera intäkter i samma valuta, baserat på principen att placera sina anläggningar i de regioner där en stor andel av försäljningen sker, till exempel i Europa, Kina och USA, och att köpa in delar och komponenter lokalt till sina anläggningar i samma valutaområden som försäljningen genereras. Syftet med sådana verksamhetsprinciper är att i viss mån matcha kostnader och intäkter i samma valuta för att minska valutatransaktioner och omräkningsrisk. Volvo Car Group bedömer att dess nettovalutarisk i samband med betalningar i utländsk valuta för de kommande tolv månaderna efter 30 juni 2021 kommer uppgå till cirka 165 miljarder SEK (eller motsvarande). Som ett resultat av dess naturliga säkringsaktiviteter bedömer Volvo Car Group att Koncernens nivå av nettovalutarisk i samband med betalningar i utländsk valuta kommer att vara stabil under de kommande åren, trots förväntad försäljnings- och intäktstillväxt.

Som en följd av utestående skulder i andra valutor än SEK påverkas Volvo Car Groups redovisade skuld också av valutarelaterade fluktuationer vid omräkning till SEK i Koncernens finansiella rapportering. För en utförligare beskrivning av Volvo Car Groups valutarkhantering, se "Not 20 – Finansiella risker och finansiella instrument" på sida F-50–F-61 i "Historisk finansiell information".

Då Volvo Car Group har både rörelseskulder och rörelsetillgångar – såsom leverantörsskulder, kundfordringar, varulager, och finansiella skulder och tillgångar, som exempelvis obligationer och banklån – i utländska valutor påverkar valutakursförändringar Koncernens finansiella resultat. Vanligtvis har en starkare EUR i förhållande till SEK en negativ effekt, på grund av större utflöde än inflöde, och en starkare USD gentemot SEK en positiv effekt, till följd av större inflöde än utflöde, på resultatet av omvärderingen av dessa balansposter. Nettoeffekten kan emellertid variera över tid beroende på saldon på dessa poster och de relativa kurserna för olika valutor.

### Säsongsvariation

Volvo Car Groups försäljning har historiskt påverkats av säsongsbundna variationer och tenderar att vara lägre under det första och tredje kvartalet under året, inte olik de säsongsvariationer som andra större globala biltillverkare upplever, även om orsakerna kan skilja sig åt mellan olika marknader. Exempelvis påverkas Volvo Car Groups försäljningsvolym av tidpunkten för registreringen av bilar på vissa marknader, vilket påverkar andrahandsvärdet på bilarna efter registrering, och också av årsmodelländringar på vissa marknader. Försäljningsvolymerna ökar i regel under perioden som fordonsregistreringen sker eller när nya modeller lanseras. Den lägre försäljningsvolymen i första kvartalet beror även på det kinesiska nyåret och liknande helger i flera andra asiatiska länder. De flesta marknader brukar också påverkas av sommarsemestrar som leder till lägre efterfrågan under tredje kvartalet, då stora delar av befolkningen i Europa och USA tar semester i juli och augusti. Volvo Car Groups försäljningsvolym är vanligtvis högst under fjärde kvartalet på grund av kundernas benägenhet att göra större inköp mot slutet av året och också delvis på grund av att nya skattelagar i vissa jurisdiktioner ofta träder i kraft den 1 januari. Kunderna önskar då göra sina köp under årets sista kvartal för att minimera eventuella skatteeffekter. De säsongsbundna variationerna som beskrivs ovan tenderar att minska Volvo Car Groups lönsamhet och marginaler under

årets första kvartal eftersom kostnader och utgifter, särskilt de fasta kostnaderna såsom avskrivningar hänförliga till produktions-, försäljnings-, administrations- samt forsknings- och utvecklingskostnader, inte minskar på grund av lägre produktions- och försäljningsvolym under det första kvartalet. Säsongsvariationer påverkar Volvo Car Groups rörelsekapital, som ofta förändras i takt med förändringar i Volvo Car Groups produktions- och försäljningsvolym under året.

### Statliga regleringar och statliga stöd

Volvo Car Groups verksamhet är föremål för omfattande regleringar, som ofta varierar från land till land. Statliga regleringar, både de som redan genomförts och sådan som ligger som förslag, har främst sitt ursprung i miljöhänsyn och för att balansera risken för globala klimatförändringar och dess konsekvenser, samt för fordons säkerhet och energioberoende. Lagstiftningen i olika jurisdiktioner reglerar bilarnas utsläppsnivåer, bränsleekonomi, buller- och säkerhetsnivåer samt nivån på de föroreningar som genereras av anläggningarna där bilarna tillverkas. Kostnaden för att efterleva dessa regelverk kan vara betydande och tillkommande krav i framtida lagar och förordningar kan inverka negativt på Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning. Se även "Verksamhetsbeskrivning – Regulatorisk översikt". Skattepolitiska förändringar avseende företags- och annan beskattning, förändringar i handelspolitik och andra begränsningar samt incitament från olika regeringars sida kan också påverka Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning.

Volvo Car Group har gynnats av penningpolitiska och andra statliga stödprogram. Koncernen har erhållit och fortsätter att erhålla olika statliga stöd, bland annat i Sverige, USA, Kina och Belgien samt från EU. Vissa stöd gäller produktion av nya modeller och modernisering av produktionsanläggningar, vilka minskade det redovisade beloppet för relaterade maskiner och inventarier. Under det första halvåret 2021 och 2020 samt för räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018 redovisade Volvo Car Group statliga stöd till ett belopp av 194 MSEK, 1 330 MSEK, 1 811 MSEK, 741 MSEK respektive 2 243 MSEK. De statliga stöd som Volvo Car Group redovisat för 2020 var i huvudsak hänförliga till covid-19-pandemin, bland annat avseende korttidspermitteringar i Sverige och skattesubventioner i Kina. Under det första kvartalet 2020 erhöll Volvo Car Group även icke-monetära statliga stöd i Kina, framförallt i form av hyresfria perioder avseende kontors- och fabrikslokaler, samt i USA i form av slopad tomthyra och reducerade leaseavgifter för kontorslokaler och fabriksanläggningar. En förlust eller minskning av statliga stöd eller andra politiska stödåtgärder kan ha en negativ inverkan på Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning.

### Innevarande trender

#### Det första halvåret 2021

Under det första halvåret 2021 fortsatte Volvo Car Group sin starka tillväxt trots den globala bristen på halvledare som har påverkat hela branschen. Koncernen visade också en underliggande motståndskraft under perioden. Alla regioner rapporterade stabil tillväxt och ökade marknadsandelar.<sup>2</sup> Koncernens försäljningsmix stärktes, med en ökad andel SUV:ar under perioden. Försäljningsvolymerna under det första halvåret 2021 återhämtade sig jämfört med det

2) Källa: LMCA Global Hybrid & Electric Vehicle Forecast, Q3 2021 edition.

första halvåret 2020 som påverkades av covid-19-pandemin, men Volvo Car Group uppvisade också en stabil tillväxt jämfört med 2019, en mer relevant jämförelse utan effekter från covid-19-pandemin. Omsättningen växte lönsamt underbyggt av en stark efterfrågan samt en stark produktmix och prissättning. Volvo Car Groups omsättning uppgick till 141 miljarder SEK med ett rörelseresultat (EBIT) på 13,2 miljarder SEK under det första halvåret 2021, vilket var det bästa halvårsresultatet någonsin för Volvo Car Group. Abonnemangstjänsten Care by Volvo ökade femdubbelt under det första halvåret 2021 jämfört med samma period 2020 till över 10 000 aktiva abonnemang.

Som en del i Volvo Car Groups omställning till fullständig elektrifiering lanserade Volvo Car Group sin andra helt elektriska bilmodell, C40 Recharge, under det första halvåret 2021. Denna bil, liksom alla helt elektriska modeller, kommer enbart att vara tillgänglig på volvocars.com där det är legalt möjligt. Cirka 25 procent av försäljningen bestod av helt elektriska bilar och laddhybrider, vilket stärker Volvo Car Groups ambition att bli den bil tillverkare som ställer om snabbast i branschen.

#### Det tredje kvartalet 2021 och de första nio månaderna 2021

Den finansiella informationen som presenteras nedan för juli–september 2021 och 2020 respektive januari–september 2021 och 2020 har hämtats från Volvo Car Groups internredovisning. Denna information har inte reviderats eller översiktligt granskats av Bolagets revisor. För mer information, inklusive definitioner och avstämning av alternativa nyckeltal, se "Presentation av finansiell och annan information–Finansiell information" och "Utvald historisk finansiell information–Nyckeltal".

MSEK (om inte annat anges)	Juli–september		Januari–september	
	2021	2020	2021	2020
Försäljning, antal sålda bilar <sup>3)</sup>	149 892	181 166	530 649	451 128
Omsättning <sup>1)</sup>	60 838	65 763	201 969	177 522
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	-2 689	-3 299	-9 837	-9 277
Rörelseresultat (EBIT) <sup>2)</sup>	3 329	4 568	16 567	3 579
Periodens resultat <sup>1)</sup>	2 292	3 320	11 919	2 149
Resultat per aktie före utspädning, SEK <sup>1)</sup>	43,10	54,30	206,74	18,29
EBITDA <sup>2)</sup>	6 937	8 217	27 855	15 036
Kassaflöde från den löpande verksamheten <sup>1)</sup>	-2 590	15 556	-1 544	12 083
Kassaflöde från investeringsverksamheten <sup>1)</sup>	-6 637	-5 315	-14 582	-14 645
Nettokassa <sup>2) 4)</sup>	12 076	21 357	12 076	21 357
Bruttomarginal, % <sup>2)</sup>	22,6	19,5	21,7	17,0
EBIT-marginal, % <sup>2)</sup>	5,5	6,9	8,2	2,0
EBITDA-marginal, % <sup>2)</sup>	11,4	12,5	13,8	8,5
Avkastning på investerat kapital, ROIC, % <sup>2)</sup>	18,1	8,1	18,1	8,1

1) IFRS-nyckeltal.

2) Mått som inte definieras i enlighet med IFRS (alternativa nyckeltal).

3) Icke-finansiellt nyckeltal.

4) Nettokassa inkluderar inte den outnyttjade hållbarhetslänkade revolverande kreditfaciliteten, tillgänglig i flera valutor, om 1,3 miljarder EUR.

#### Det tredje kvartalet 2021

Under det tredje kvartalet 2021 såg Volvo Car Group en fortsatt stark underliggande efterfrågan och orderingång. Efterfrågan kunde inte mötas eftersom en redan ansträngd situation i leverantörskedjan förvärrades på grund av ett covid-19-utbrott som orsakade tillfälliga nedstängningar hos leverantörer i Sydostasien. Utbrottet förvärrade halvledarbristen och orsakade produktionsstopp vid Volvo Car Groups anläggningar i Sverige, Belgien, Kina och USA. Produktionen minskade med cirka 50 000 bilar under det tredje kvartalet 2021 jämfört med samma period 2020, motsvarande en minskning om 31 procent. Leverantörerna i Sydostasien har återupptagit produktionen och situationen har sedan dess förbättrats, men leverantörskedjan som helhet är fortsatt ansträngd.

Effekten på försäljningsvolymen motverkades delvis av förbättrad lagerhantering och den totala försäljningen under det tredje kvartalet 2021 sjönk med 17,3 procent jämfört med den starka motsvarande perioden 2020 och uppgick totalt till 149 892 (181 166) sålda bilar. Efterfrågan på Recharge-serien var fortsatt hög och stod för 26 (17) procent av volymerna under det tredje kvartalet 2021. Abonnemangserbudet Care by Volvo uppvisade en stark tillväxt och vid kvartalets slut fanns det nästan 14 000 aktiva abonnemang.

Under det tredje kvartalet 2021 uppgick omsättningen till 61 (66) miljarder SEK. Bruttomarginalen, som påverkades positivt av en stark prissättning och en positiv produktmix, var hög och uppgick till 22,6 (19,5) procent. Rörelseresultatet (EBIT) uppgick till 3,3 (4,6) miljarder SEK, vilket innebar en EBIT-marginal om 5,5 (6,9) procent. Rörelseresultatet (EBIT) för det tredje kvartalet 2021 påverkades av de lägre volymerna, men påverkades samtidigt positivt av återbetalningar av importtullar genom en kvittning mot exporterade bilar samt av en positiv utveckling av restvärden och garantiavsättningar och en positiv valutakurseffekt, inklusive säkringsåtgärder. De positiva effekterna motverkades till viss del av ökade råvarupriser. Forsknings- och utvecklingskostnader minskade under perioden på grund av tidsförskjutning av projekt, vilket ledde till en högre kapitaliseringsgrad.

Eftersom Volvo Car Groups produktion pausades är Koncernen föremål för en tidsförskjutningseffekt där kassaflödet från den löpande verksamheten försvagades under det tredje kvartalet 2021, men förväntas stärkas under det fjärde kvartalet 2021.

#### Januari–september 2021

Volvo Car Group uppvisade starka försäljningsvolymmer, med en ökning om 18 procent från 451 128 bilar under perioden januari–september 2020 till 530 649 bilar under perioden januari–september 2021. Den underliggande efterfrågan var fortsatt hög, även om försäljningen påverkades negativt av den branschöverskridande globala halvledarbristen och, vid slutet av perioden, av nedstängningar hos leverantörer på grund av ett covid-19-utbrott i Sydostasien som ledde till produktionsavbrott som påverkade Volvo Car Groups anläggningar i Sverige, Belgien, Kina och USA.

Omsättningen under perioden januari–september 2021 ökade med 14 procent till 202 miljarder SEK från 178 miljarder SEK under perioden januari–september 2020. Efterfrågan på Recharge-serien var hög och stod för 24,9 procent av volymerna under perioden januari–september 2021. Bruttomarginalen uppgick till 21,7 pro-



cent jämfört med 17 procent under perioden januari–september 2020, en ökning föranledd av förbättrad omsättning, stark prissättning och en positiv produktmix med en ökad andel SUV:ar och Recharge-modeller.

Rörelseresultatet (EBIT) ökade från 3,6 miljarder SEK under perioden januari–september 2020 till 16,6 miljarder SEK under perioden januari–september 2021. EBIT-marginalen uppgick till 8,2 procent under perioden januari–september 2021 jämfört med 2,0 procent under perioden januari–september 2020. Rörelseresultatet (EBIT) förbättrades också väsentligt jämfört med 9,0 miljarder SEK under perioden januari–september 2019, en enligt Volvo Car Group mer relevant jämförelse utan effekter från covid-19-pandemin. Den förbättrade EBIT-marginalen drevs av en stark ökning i försäljningsvolym, en fördelaktig produktmix, effekter från kostnadsreduceringar och positiv påverkan från jämförelsestörande poster, främst av en utdelning från Zenuity och en kapitalanskaffning i Polestar under det första halvåret 2021. De positiva effekterna motverkades delvis av en negativ nettovalutakurseffekt, inklusive säkringsåtgärder.

### Framtidsutsikter

Under 2021 har bilindustrin påverkats av den globala halvledarbristen, som har resulterat i ett betydande produktionsbortfall för såväl branschen som Volvo Car Group.<sup>3</sup>

Volvo Car Group förväntar sig att situationen kopplad till bristen på halvledare fortsatt kommer att skapa utmaningar i leverantörskedjorna i branschen och för Koncernen under det fjärde kvartalet 2021. Till följd av bristen, i kombination med nedstängningar till följd av Covid-19-pandemin, har Volvo Car Group tvingats att stoppa produktion trots åtgärder för att motverka effekterna, vilket har lett till globala produktionsförluster. Trots att tecken på förbättringar har syns när nedstängningarna har upphört förväntar sig Volvo Car Group att halvledarsituationen under resten av 2021 kommer att vara utmanande men fortsatt förbättras.

Volvo Car Group har tagit fram en strategi på såväl kort som medellång till lång sikt i syfte att över tid minska sin riskexponering ytterligare och med en ambition om att skapa en än mer motståndskraftig leverantörskedja för halvledare och andra kritiska komponenter. I det korta perspektivet har Volvo Car Group skapat en arbetsgrupp som arbetar nära leverantörer, distributörer och tillverkare av halvledare för att försöka minska effekterna av situationen. Arbetsgruppen validerar också alternativa komponenter för att skapa flexibilitet och motståndskraft. På medellång till lång sikt arbetar Volvo Car Group med att minska sin riskexponering genom användning av den nya centraldatorarkitekturen, som ska resultera i att färre elektroniska styrenheter används. Dessutom arbetar Volvo Car Group med leverantörsstrukturer med dubbla tillverkningsanläggningar och strävar efter förbättrade direktrelationer med halvledartillverkare. Koncernen arbetar även med att strukturera om sitt leverantörskedjesystem för bilar med målet att sänka lagernivåerna och öka flexibiliteten mellan slutmarknader.

På helårsbasis förväntar sig Volvo Car Group – i linje med vad som tidigare har kommunicerats – ökad försäljningsvolym och omsättning 2021 jämfört med 2020. Volvo Car Group har särskilt under det första halvåret 2021 kunnat dra nytta av ett starkt

produkterbjudande och ytterligare tillväxt inom onlineförsäljning. Under förutsättning att marknadsförhållandena fortsätter att normaliseras förväntar sig Volvo Car Group att en tillväxt i försäljningsvolym återupptas under fjärde kvartalet 2021 jämfört med volymerna under det tredje kvartalet 2021 och Koncernen förväntar sig också att en ökad efterfrågan och fortsatt kostnadsfokus kommer att förbättra lönsamheten på helårsbasis till de nivåer som rådde före pandemin (se även *”–Resultatprognos”* nedan).

Med pågående investeringar i ny teknik och nya produkter förutser Volvo Car Group motsvarande nivåer av investeringar under 2021 som under 2020. Kassaflödet från den löpande verksamheten och den ordinarie investeringsverksamheten förväntas fortsatt vara starkt till följd av normal säsongvariation, medan kassaflödet kommer att påverkas negativt av de företagstransaktioner som har genomförts under året (se *”–Företagstransaktioner–2021”* för ytterligare information). Volvo Car Group förväntar sig också en fortsatt minskning av koldioxidavtrycket per bil, vilket ligger i linje med Koncernens ambition att minska koldioxidutsläppen med 40 procent till 2025.

Den 27 september 2021 offentliggjorde Volvo Car Groups strategiska intresseföretag Polestar att bolaget ingått ett avtal om ett samgående med Gores Guggenheim, ett SPAC-bolag vars värdepapper är noterade på Nasdaq New York. Enligt offentliggörandet är avsikten att Polestar UK (som då kommer att utgöra det nya moderbolaget i Polestar-koncernen) efter genomförandet av ett de-SPAC-förfarande ska noteras på Nasdaq New York under det första halvåret 2022. Enligt samgåendeaftalet förväntas Polestar ha ett implicit företagsvärde (Eng. *implied enterprise value*) om 20 miljarder USD (175,2 miljarder SEK) och ett implicit marknadsvärde<sup>4</sup> (Eng. *implied equity value*) om 21,3 miljarder USD (186,6 miljarder SEK) efter de-SPAC-förfarandet. Koncernens ambitioner för mitten av decenniet (se *”Verksamhetsbeskrivning–Ambitioner för mitten av decenniet”*) understryker Volvo Car Groups engagemang för fullständig elektrifiering, hållbarhet, säkerhet, teknologiskt ledarskap och starka kundrelationer. Volvo Car Group bedömer att dessa faktorer är starka drivkrafter för tillväxt i framtiden när Koncernen strävar efter att vara den aktör som ställer om snabbast i branschen.

### Resultatprognos

Volvo Car Groups delårsrapport för räkenskapsåret 2020 innehåller en outlook för helåret 2021 jämfört med 2020 som upprepades i delårsrapporten för januari–juni 2021 och som innehåller följande uttalande:

*”Vi förväntar oss fortsatt ökande försäljningsvolym och omsättning eftersom att vi kan dra nytta av ett starkt produkterbjudande och ytterligare tillväxt inom onlineförsäljning. Under förutsättning att marknadsförhållandena fortsätter att normaliseras förväntas denna tillväxt och fortsatt kostnadsfokus förbättra lönsamheten till de nivåer som rådde före pandemin.”*

Uttalandet ovan anses utgöra en resultatprognos enligt artikel 1 d) i Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/980.

4) Marknadsvärdet motsvarar företagsvärdet plus nettokassa. Nettokassan är beroende av den potentiella nivån av inlösen i de-SPAC-förfarandet. För ytterligare information, se *”Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar–Polestars historia och ägarstruktur”*.

3) Källa: IHS Markit Automotive Semiconductor Issue, 20 september 2021.

**Väsentliga redovisningsprinciper**

Resultatprognosen har sammanställts och utarbetats på en grundval som är jämförbar med Volvo Car Groups historiska finansiella information och är förenlig med de redovisningsprinciper som Koncernen tillämpar. Se ”–Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål” nedan.

**Antaganden som ligger till grund för prognosen**

Nedan redogörs för de huvudsakliga antaganden som ligger till grund för prognosen.

**Faktorer som Volvo Car Group kan påverka**

- Att Volvo Car Group lyckas bibehålla nuvarande marknadsandelar inom sina huvudmarknader, Europa, Kina och USA.
- Att produktmix, prissättning och rabatter utvecklar sig som förväntat.
- Att inga oförutsedda produktionsstörningar inträffar.
- Att inga oförutsedda kvalitetsbrister inträffar.
- Att ingen av Volvo Car Groups viktigaste kostnadsposter oförutsägbart ökar i väsentlig mån.

**Faktorer som ligger utanför Volvo Car Groups kontroll**

- Att underliggande marknads- och makroekonomiska förhållanden fortsätter att vara gynnsamma.
- Att eventuella förlängda eller försämrade förhållanden som en effekt av covid-19-pandemin inte leder till nedstängningar av samhällen, med en negativ inverkan på leverantörskedjor eller efterfrågan från kunder och deras köpkraft.
- Att bristen på halvledare inom branschen eller andra brister, till exempel när det gäller fraktkapacitet och råvaror, gradvis förbättras från situation som rådde under det tredje kvartalet 2021.
- Att inga väsentliga ogynnsamma förändringar av råvarupriser inträffar.
- Att inga väsentliga negativa valutakursförändringar inträffar.
- Att inga regulatoriska eller politiska faktorer förändras i väsentlig mån och därigenom försvårar för Volvo Car Groups verksamhet.

**Betydande förändringar sedan den 30 juni 2021**

Den 28 juli 2021 förvärvade Snita Holding B.V. (som är helägt av Volvo Car Group) en mindre andel av PSD Investment Ltds (som är helägt av styrelseordföranden) aktier i Polestar Holding. Köpeskillingen uppgick till 239 MUSD (2 095 MSEK) (se ”Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar –Polestars historia och ägarstruktur”).

Den 27 september 2021 offentliggjorde Volvo Car Groups strategiska intresseföretag Polestar att bolaget ingått ett avtal om ett samgående med Gores Guggenheim, ett SPAC-bolag vars värdepapper är noterade på Nasdaq New York (se ”Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar –Polestars historia och ägarstruktur”).

I enlighet med ett bemyndigande från en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 avser Bolagets styrelse att besluta om att öka Bolagets aktiekapital genom en nyemission av stamaktier

av serie B den 27 oktober 2021 i syfte att genomföra Erbjudandet (se ”Aktier och aktiekapital–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Nyemission av stamaktier av serie B som en del av Erbjudandet”).

Utöver vad som anges ovan, har det inte skett några betydande förändringar i Volvo Car Groups finansiella resultat (Eng. *financial performance*) eller finansiella ställning efter den 30 juni 2021.

**Beskrivning av viktiga poster i resultaträkningen**

Nedan följer en kortfattad beskrivning av viktiga poster i Volvo Car Groups resultaträkning:

**Omsättning.** Omsättning definieras som transaktionspriset för sålda varor och tjänster, justerat för olika former av rörliga ersättningar (t.ex. rabatter och vissa rörliga marknadsföringskostnader). Intäkter redovisas när köparen erhåller kontroll över den levererade varan eller tjänsten, dvs. när köparen styr över hur varan eller tjänsten ska användas och erhåller fördelarna av varan eller tjänsten.

**Kostnad för sålda varor.** Kostnad för sålda varor inkluderar materialkostnader (inklusive frakt, distribution och garantikostnader), personalkostnader, av- och nedskrivningar av produktionstillgångar samt andra allmänna omkostnader och fasta tillverkningskostnader.

**Bruttoresultat.** Bruttoresultatet avser omsättning minus kostnad för sålda varor.

**Forsknings- och utvecklingskostnader.** Forsknings- och utvecklingskostnader inkluderar kostnader för produktutveckling i linje med Volvo Car Groups produktstrategi, däribland kostnader avseende elektrifiering, uppkoppling och nya modeller, samt avskrivningar av sådana kostnader.

**Försäljningskostnader.** Försäljningskostnader inkluderar kostnader för marknadsföring och säljfrämjande åtgärder, samtliga kostnader hänförliga till dotterbolag genom vilka Volvo Car Group säljer bilar, arvoden till externa konsulter för försäljning av produkter eller tjänster, IT-relaterade kostnader, leasingkostnader, löner till anställda vid produktlinjer, vissa driftkostnader, av- och nedskrivningar av försäljningskostnader och övriga försäljningsrelaterade kostnader.

**Administrationskostnader.** Administrationskostnader inkluderar lönekostnader för administrativ personal, vissa driftkostnader, arvodet som betalats till externa konsulter och som avser administrativa funktioner, av- och nedskrivningar av administrativa tillgångar, IT-relaterade kostnader, säkerhetskostnader och övriga kostnader relaterade till supportenheter inom Koncernen samt juridiska kostnader, inklusive kostnader för varumärken.

**Övriga rörelseintäkter.** Övriga rörelseintäkter inkluderar valutakursvinster, intäkter från sålda tjänster (eller tjänster som huvudsakligen utförts åt närstående parter), vissa statliga stöd och diverse övriga rörelseintäkter.

*Övriga rörelsekostnader.* Övriga rörelsekostnader inkluderar av- och nedskrivningar av vissa immateriella och materiella tillgångar, såsom varumärken och återförsäljarnätverk, royalty, fastighetsskatt samt diverse övriga rörelsekostnader.

*Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag.* Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag inkluderar intäkter hänförliga till Volvo Car Groups andelar i vissa joint ventures och intresseföretag, däribland V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB (avvecklades december 2020 och vars verksamhet överfördes till Volvo Car Group), Volvofinans Bank AB, Zenuity AB, Luminar, Lynk & Co Investment Co., Ltd och Polestar Automotive Holding Limited. Innan september 2020 bedrevs Polestars verksamhet av Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. Resultat från andelen i Polestar klassificerades som resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag under tredje kvartalet 2018, efter dekonsolideringen från Volvo Car Group. Resultat från andelar i Polestar redovisades således endast för en del av 2018. Efter slutförandet av det offentliggjorda samgåendet med Gores Guggenheim under det första halvåret 2022 kommer Polestars verksamhet bedrivas av Polestar UK och resultat från andelen i Polestar UK kommer redovisas under denna post.

*Rörelseresultat (EBIT):* Rörelseresultatet visar på resultatet som Volvo Car Group genererar från sin verksamhet. Rörelseresultat är synonymt med EBIT (Eng. *earnings before interest and taxes*). *Finansiella intäkter.* Finansiella intäkter inkluderar valutakursvinster från finansieringsverksamheten och ränteintäkter på banktillgodohavanden och positiva förändringar i verkligt värde på finansiella investeringar.

*Finansiella kostnader.* Finansiella kostnader inkluderar räntekostnader för lån och obligationer, räntekostnader hänförliga till pensionsavsättningar, kostnader för kreditfaciliteter, valutakursförluster från finansieringsverksamheten, övriga räntekostnader och finansiella kostnader och negativa förändringar i verkligt värde på finansiella investeringar.

*Inkomstskatt.* Skattekostnader inkluderar aktuell inkomstskatt för perioden, aktuell inkomstskatt hänförlig till tidigare perioder, uppskjutna skattefordringar samt övriga skatter såsom källskatt.

#### Verksamhetens resultat

I nedanstående tabell visas ett sammandrag av Volvo Car Groups resultaträkning för de angivna perioderna:

MSEK	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Omsättning	141 131	111 759	262 833	274 117	252 653
Kostnad för sålda varor <sup>1)</sup>	-111 020	-94 480	-216 813	-222 047	-203 322
<b>Bruttoresultat</b>	<b>30 111</b>	<b>17 279</b>	<b>46 020</b>	<b>52 070</b>	<b>49 331</b>
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	-7 148	-5 978	-11 362	-11 446	-10 903
Försäljningskostnader	-8 970	-7 057	-15 710	-17 287	-17 371
Administrationskostnader	-3 612	-4 231	-8 539	-9 489	-8 001
Övriga rörelseintäkter	1 875	1 253	2 362	3 868	3 386
Övriga rörelsekostnader	-1 014	-1 467	-3 903	-3 245	-2 324
Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	1 996	-788	-352	-168	67
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>13 238</b>	<b>-989</b>	<b>8 516</b>	<b>14 303</b>	<b>14 185</b>
Finansiella intäkter	385	387	2 618	575	407
Finansiella kostnader	-1 646	-715	-1 588	-1 710	-1 675
<b>Resultat före skatt</b>	<b>11 977</b>	<b>-1 317</b>	<b>9 546</b>	<b>13 168</b>	<b>12 917</b>
Inkomstskatt	-2 350	146	-1 758	-3 565	-3 136
<b>Årets resultat</b>	<b>9 627</b>	<b>-1 171</b>	<b>7 788</b>	<b>9 603</b>	<b>9 781</b>

<sup>1)</sup> Omklassificeringar av forsknings- och utvecklingskostnader till kostnad för sålda varor uppgick till 1 195 MSEK 2018. Avskrivningarna reducerades med 666 MSEK till följd av vissa förlängda cykelplaner och därmed längre avskrivningsperioder, vilket leder till ett högre tillgångsvärde.

**Jämförelse mellan det första halvåret 2021 och det första halvåret 2020****Omsättning**

Omsättningen ökade med 26,3 procent, från 111 759 MSEK det första halvåret 2020 till 141 131 MSEK det första halvåret 2021. Förändringen berodde främst på ökade försäljningsvolymerna och ökade intäkter från försäljning av hyrbilar, begagnade bilar, delar och tillbehör. Ökningen av försäljningsvolymerna drevs också av en positiv produktmix, som fortsatte att vara stark, med en ökad andel av XC- och Recharge-modeller. Ökningen av omsättning motverkades delvis av en negativ valutakurseffekt (inklusive säkringar) om 8 990 MSEK, där USD var den valuta som påverkades mest.

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups omsättning under det första halvåret 2021 respektive 2020 fördelad på kategorier:

MSEK	Januari–juni	
	2021	2020
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	128 436	101 946
Försäljning av begagnade bilar <sup>1)</sup>	9 501	6 785
Intäkter från abonnemangstjänster, leasing och biluthyrning <sup>2)</sup>	1 518	1 426
Försäljning av licenser <sup>3)</sup>	756	1 000
Övrig omsättning <sup>4)</sup>	920	602
<b>Summa</b>	<b>141 131</b>	<b>111 759</b>

1) Omsättning från försäljning av begagnade bilar inkluderar intäkter från försäljning av begagnade bilar, huvudsakligen bilar som återköpts eller mottagits från biluthyrningsföretag, företag som leasat tjänstebilar eller privatpersoner som leasat bilar för privat bruk.

2) Intäkter från abonnemangstjänster, leasing och biluthyrning inkluderar exempelvis intäkter som genererats av Care by Volvo-abonnemang och M – Volvo Car Mobility.

3) Omsättning från försäljning av licenser inkluderar intäkter genererade av Volvo Car Groups försäljning av Koncernens immateriella rättigheter, licenser och annan teknologi som Koncernen utvecklat åt närstående eller tredje parter.

4) Övrig omsättning inkluderar intäkter som genererats av diverse produkter eller tjänster, till största delen hänförliga till VCFS.

Wholesale-volymererna det första halvåret 2021 ökade med 28,4 procent från 277 999 enheter det första halvåret 2020 till 356 893 enheter. Wholesale avser försäljning av nya Volvobilar till återförsäljare och andra kunder inklusive hyrbilsföretag. Volvo Car Groups wholesale-försäljning sker till återförsäljare, biluthyrningsföretag och andra företagskunder och har historiskt inte skett till privatpersoner. Ökningen i wholesale-volymererna under det första halvåret 2021 berodde framför allt på återhämtningen från covid-19-pandemin, där Volvo Car Groups huvudmarknader Europa, Kina och USA alla rapporterade tillväxt under denna period jämfört med det första halvåret 2020.

**Kostnad för sålda varor**

Kostnad för sålda varor ökade med 17,5 procent, från 94 480 MSEK det första halvåret 2020 till 111 020 MSEK det första halvåret 2021, främst som ett resultat av högre produktionsvolymerna till följd av en hög efterfrågan på XC- och Recharge-modellerna. Därutöver påverkades kostnad för sålda varor av en positiv valutakurseffekt (inklusive säkringar) om 5 689 MSEK, där EUR var den valuta som påverkades mest. Ökningen motverkades delvis av reducerade materialkostnader per bil tack vare Volvo Car Groups

fortsatta fokus på kostnadsreducering, trots den allmänna ökningen i råvarupriser.

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups kostnader det första halvåret 2021 och det första halvåret 2020 per kostnadslag:

MSEK	Januari–juni	
	2021	2020
Materialkostnader inklusive frakt, distribution och garantikostnader <sup>1)</sup>	94 993	79 810
Personalkostnader	19 081	16 598
Avskrivningar	7 680	7 808
Övrigt	8 996	7 530
<b>Summa</b>	<b>130 750</b>	<b>111 746</b>

1) Under det första halvåret 2021 utgjorde materialkostnader inklusive frakt, distribution och garantikostnader 67,3 procent av Volvo Car Groups omsättning, 85,5 procent av kostnad för sålda varor respektive 72,6 procent av Volvo Car Groups totala summa för kostnader för sålda varor, forskning- och utvecklingskostnader, försäljningskostnader och administrationskostnader för samma period.

**Bruttoresultat**

Bruttoresultatet ökade med 74,3 procent, från 17 279 MSEK det första halvåret 2020 till 30 111 MSEK det första halvåret 2021, främst som ett resultat av högre försäljningsvolymerna.

**Forsknings- och utvecklingskostnader**

Forsknings- och utvecklingskostnader ökade med 19,6 procent, från 5 978 MSEK det första halvåret 2020 till 7 148 MSEK det första halvåret 2021, främst som ett resultat av Volvo Car Groups ökade investeringar i ny teknologi, såsom elektrifiering och uppkoppling samt i nya bilmodeller. Ökningen berodde också delvis på den relativt låga aktivitetsnivån inom forskning och utveckling under det första halvåret 2020 som ett resultat av covid-19-pandemin.

**Försäljningskostnader**

Försäljningskostnaderna ökade med 27,1 procent från 7 057 MSEK under det första halvåret 2020 till 8 970 MSEK under det första halvåret 2021, främst som ett resultat av ökade kostnader på grund av Volvo Car Groups pågående digitalisering och kommersiella transformation, vilket inkluderar kostnader för marknadsföring, infrastrukturutveckling och underhåll, konsultarvoden och pressrelaterade kostnader, samt av en väsentlig minskning i kostnader för reklam och säljfrämjande åtgärder under det första halvåret 2020 på grund av covid-19-pandemin.

**Administrationskostnader**

Administrationskostnader minskade med 14,6 procent, från 4 231 MSEK det första halvåret 2020 till 3 612 MSEK det första halvåret 2021, främst som ett resultat av en högre andel balanserade digitaliseringskostnader vilka framför allt var hänförliga till infrastruktur och utveckling av interna mjukvarusystem.

**Övriga rörelseintäkter**

Övriga rörelseintäkter ökade med 49,6 procent, från 1 253 MSEK det första halvåret 2020 till 1 875 MSEK det första halvåret 2021, främst som ett resultat av positiva valutakurseffekter på rörelsetillgångar och rörelseskulder, såsom leverantörsskulder och kundfordringar, vilket resulterade i valutakursvinster.

**Övriga rörelsekostnader**

Övriga rörelsekostnader minskade med 30,9 procent, från 1 467 MSEK det första halvåret 2020 till 1 014 MSEK det första halvåret 2021, främst som ett resultat av negativa valutakurseffekter på rörelsetillgångar och rörelseskulder under 2020, såsom leverantörsskulder och kundfordringar, vilket resulterade i valutakursförluster.

**Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag**

Vinsten från andelar i joint ventures och intresseföretag uppgick till 1 996 MSEK det första halvåret 2021, en ökning med 2 784 MSEK från en förlust om 788 MSEK det första halvåret 2020, främst som ett resultat av positiva värderingseffekter relaterade till kapitalanskaffningen i Polestar, där Volvo Car Groups minskade ägande i Polestar samt den högre värderingen av Polestar netto resulterade i en positiv utspädnings- och värderingseffekt som uppgick till 2 039 MSEK, samt utdelning från Zenuity som uppgick till 1 175 MSEK.

**Rörelseresultat (EBIT)**

Rörelseresultatet (EBIT) det första halvåret 2021 uppgick till 13 238 MSEK, en ökning med 14 227 MSEK från en förlust på 989 MSEK det första halvåret 2020. EBIT-marginalen under det första halvåret 2021 uppgick till 9,4 procent, en ökning med 10,3 procentenheter från en negativ EBIT-marginal på 0,9 procent under det första halvåret 2020. Ökningen i rörelseresultatet (EBIT) och EBIT-marginalen berodde till stor del på en ökning av försäljningsvolymerna och den gynnsamma produktmixen, i kombination med de kostnadsbesparande åtgärderna Volvo Car Group vidtagit och den positiva effekten av kapitalanskaffning i Polestar och utdelning från Zenuity. Ökningen motverkades delvis av nettoeffekten av valutakursförändringarna (inklusive säkringar) om 1 365 MSEK.

**Finansiella intäkter**

Finansiella intäkter under det första halvåret 2021 uppgick till 385 MSEK, vilket ligger i linje med de finansiella intäkterna under det första halvåret 2020 som uppgick till 387 MSEK det första halvåret 2020.

**Finansiella kostnader**

Finansiella kostnader ökade med 130,2 procent, från 715 MSEK det första halvåret 2020 till 1 646 MSEK det första halvåret 2021, främst som ett resultat av Volvo Car Groups investering i Luminar, där effekten från värdering enligt verkligt värde uppgick till 706 MSEK.

**Inkomstskatt**

Inkomstskatter under det första halvåret 2021 ökade med 2 496 MSEK till 2 350 MSEK från ett positivt skattekreditbelopp om 146 MSEK under det första halvåret 2020, främst som ett resultat av högre beskattningsbar inkomst, som delvis motverkades av ett ökat finansiellt resultat till följd av Volvo Car Groups ägande i joint ventures som inte var skattepliktigt och andra investeringar, främst inkluderande Polestar och Zenuity.

**Periodens resultat**

Av ovan nämnda skäl uppgick periodens resultat för det första halvåret 2021 till 9 627 MSEK, en ökning om 10 798 MSEK från en nettoförlust på 1 171 MSEK för det första halvåret 2020.

**Jämförelse mellan räkenskapsåren 2020 och 2019****Omsättning**

Omsättningen minskade med 4,1 procent, från 274 117 MSEK 2019 till 262 833 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på att försäljningsvolymerna för Koncernens bilar minskade med 20,8 procent under det första halvåret 2020 jämfört med det första halvåret 2019 till följd av covid-19-pandemin. Minskningen motverkades delvis av ökade försäljningsvolymerna på Volvo Car Groups tre största marknader, Kina, USA och, i mindre utsträckning, Europa, under det andra halvåret 2020. De globala försäljningsvolymerna ökade med 45,1 procent under det andra halvåret 2020 jämfört med det första halvåret 2020. Dessutom motverkades de minskade försäljningsvolymerna i Europa delvis av lanseringen av och/eller säljstarten för Volvo Car Groups Recharge-modeller, såsom XC40 Recharge, samt av återhämtningen av försäljningsvolymerna under det andra halvåret 2020.

Nedanstående tabell visar Volvo Car Groups omsättning fördelad på kategorier för räkenskapsåren 2020 och 2019:

MSEK	Räkenskapsåret	
	2020	2019
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	239 563	251 107
Försäljning av begagnade bilar <sup>1)</sup>	16 288	15 840
Intäkter från abonnemangstjänster, leasing och biluthyrning <sup>2)</sup>	2 706	4 177
Försäljning av licenser <sup>3)</sup>	2 068	1 648
Övrig omsättning <sup>4)</sup>	2 208	1 345
<b>Summa</b>	<b>262 833</b>	<b>274 117</b>

1) Omsättning från försäljning av begagnade bilar inkluderar intäkter från försäljning av begagnade bilar, huvudsakligen bilar som återköpts eller mottagits från biluthyrningsföretag, företag som leasat tjänstebilar eller privatpersoner som leasat bilar för privat bruk.

2) Intäkter från abonnemangstjänster, leasing och biluthyrning inkluderar exempelvis intäkter som genererats av Care by Volvo-abonnemang och M – Volvo Car Mobility.

3) Omsättning från försäljning av licenser inkluderar exempelvis intäkter genererade av Volvo Car Groups försäljning av Koncernens immateriella rättigheter, licenser och annan teknologi som Koncernen utvecklat åt närstående eller tredje parter.

4) Övrig omsättning inkluderar intäkter som genererats av diverse produkter eller tjänster, till största delen hänförliga till VCFS och koldioxidkrediter.

Volvo Car Groups wholesale-volymer<sup>5)</sup> minskade med 5,8 procent, från 703 534 enheter 2019 till 662 625 enheter 2020, som ett resultat av covid-19-pandemin. Volvo Car Groups produktmix var stark med en fortsatt ökande andel SUV:ar, i synnerhet från XC40-serien. Försäljningen av XC40 ökade från 139 847 bilar 2019 till 185 406 bilar 2020. Trots en negativ effekt av förändrade valutakurser till följd av att kronan stärktes mot Koncernens övriga handelsvalutor, minskade omsättningen mindre än försäljningsvolymerna, med 4,1 procent, från 274 117 MSEK 2019 till 262 833 MSEK 2020. Övriga intäkter ökade med 863 MSEK, främst till följd av större försäljningsvolymerna för laddhybrider och försäljningen av den helt elektriska XC40 Recharge-modellen 2020, som gav ett över-skott av koldioxidkrediter, för vilka ersättningen, tillsammans med krediter relaterade till Volvo Car Groups andel i Polestar, redovisades under övriga intäkter.

5) Wholesale avser försäljning av nya Volvobilar till återförsäljare och andra kunder inklusive hyrbilsföretag.



**Kostnad för sålda varor**

Kostnad för sålda varor minskade med 2,4 procent, från 222 047 MSEK 2019 till 216 813 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på lägre försäljningsvolym och de åtgärder som vidtogs för att dämpa effekterna av covid-19-pandemin. Minskningen motverkades delvis av kostnader associerade med återkallelse av vissa bilar. Det vidtogs exempelvis kraftfulla kostnadsbesparingsåtgärder för att hantera både kortsiktiga och långsiktiga utmaningar till följd av covid-19-pandemin. Dessa inkluderade tillfälliga nedstängningar av fabriker i alla regioner och statligt subventionerade permitteringar på flera europeiska marknader och i USA. Som ett led i att anpassa verksamheten och minska personalkostnaderna på längre sikt genomfördes en omstrukturering som innebär att cirka 650 tjänstemän lämnade Volvo Car Group i Sverige. Vidare minskade materialkostnaderna något under 2020 till följd av ett fortsatt fokus på kostnadsminskningar, vilket inkluderar minskningar av rörliga kostnader, såsom kostnader för upphandling och förhandlingar med leverantörer.

Nedanstående tabell visar Volvo Car Groups kostnadskomponenter per kostnadsslag för räkenskapsåren 2020 och 2019:

MSEK	Räkenskapsåret	
	2020	2019
Materialkostnader inklusive frakt, distribution och garantikostnader <sup>1)</sup>	185 268	186 126
Personalkostnader	34 695	36 997
Avskrivningar	14 449	15 548
Övrigt	18 012	21 598
<b>Summa</b>	<b>252 424</b>	<b>260 269</b>

1) Under 2020 och 2019 uppgick materialkostnader inklusive frakt, distribution och garantikostnader till 70,5 procent respektive 67,9 procent av Volvo Car Groups omsättning, 85,5 procent respektive 83,8 procent av kostnad för sålda varor samt 73,4 procent respektive 71,5 procent av Volvo Car Groups totala summa för kostnader för sålda varor, forskning- och utvecklingskostnader, försäljningskostnader och administrationskostnader för samma period.

**Bruttoresultat**

Bruttoresultatet 2020 minskade med 11,6 procent, från 52 070 MSEK 2019 till 46 020 MSEK 2020. Följaktligen minskade bruttomarginalen från 19,0 procent till 17,5 procent. Minskningen i bruttomarginal berodde främst på negativa effekter av covid-19-pandemin i form av lägre försäljningsvolym samt en negativ effekt av förändrade valutakurser om 4 460 MSEK, främst hänförlig till förändringar i USD-kursen. Minskningarna av såväl bruttoresultatet som bruttomarginalen uppvägdes delvis av lägre materialkostnader till följd av Volvo Car Groups fortsatta fokus på kostnadsbesparingar.

**Forsknings- och utvecklingskostnader**

Forsknings- och utvecklingskostnader var i stort sett oförändrade och uppgick till 11 362 MSEK 2020 jämfört med 11 446 MSEK 2019. Under 2020 fortsatte Volvo Car Group att investera i elektrisk fordonsarkitektur, elmotorteknologi, mjukvara, batterimontering och ökad kapacitet för helt elektriska bilar.

**Försäljningskostnader**

Försäljningskostnaderna minskade med 9,1 procent, från 17 287 MSEK 2019 till 15 710 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på kostnadsbesparingsprogram och färre marknadsföringsevenemang under covid-19-pandemin.

**Administrationskostnader**

Administrationskostnader minskade med 10,0 procent, från 9 489 MSEK 2019 till 8 539 MSEK 2020, främst till följd av ett minskat antal anställda.

**Övriga rörelseintäkter**

Övriga rörelseintäkter minskade med 38,9 procent, från 3 868 MSEK 2019 till 2 362 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på valutaeffekter hänförliga till att kronan var stark i förhållande till Koncernens övriga handelsvalutor, minskade statliga stöd till Koncernen samt minskad försäljning av tjänster till närstående företag, främst administrations-, tillverknings- och utvecklings-tjänster sålda till Polestar.

**Övriga rörelsekostnader**

Övriga rörelsekostnader ökade med 20,3 procent, från 3 245 MSEK 2019 till 3 903 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på valutaeffekter hänförliga till att kronan var stark i förhållande till Koncernens övriga handelsvalutor.

**Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag**

Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag 2020 och 2019 var negativt. Volvo Car Groups andel av förluster i dess joint ventures och intresseföretag för 2020 ökade med 109,5 procent, från en förlust om 168 MSEK 2019 till en förlust om 352 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på ökade förluster i Polestar Automotive Holding Limited, som uppgick till 2 521 MSEK, och uppvägdes delvis av en positiv resultat effekt om 954 MSEK från Zenuity, ett joint venture-bolag mellan Volvo Car Group och Veoneer Sweden AB som tidigare fokuserade på utveckling av mjukvara för förarstöd och autonom körning och som delades upp mellan ägarna 2020, (se "Företagstransaktioner-2020-Uppdelning av Zenuity" nedan), samt en positiv resultat effekt om 1 543 MSEK från Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. Totalt var resultatet från andelar i Polestar negativt och uppgick till 1 392 MSEK, jämfört med ett negativt resultat om 414 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på Polestars ökade verksamhet och förluster som genererades under uppstartsfasen och var helt i linje med Polestars affärsplan. Skillnaden i andelen av inkomsten mellan Polestar Automotive Holding Limited och Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. förklaras av omstruktureringen av Polestar-koncernen under det tredje kvartalet 2020.

**Rörelseresultat (EBIT)**

Rörelseresultatet (EBIT) minskade med 40,5 procent, från 14 303 MSEK 2019 till 8 516 MSEK 2020. EBIT-marginalen minskade med 2,0 procentenheter, från 5,2 procent 2019 till 3,2 procent 2020. Minskningarna av rörelseresultatet (EBIT) och EBIT-marginalen berodde främst på covid-19-pandemin, som orsakade en minskning av försäljningsvolymerna, och även av jämförelsestörande poster inklusive kostnader för omstruktureringen som inbe-

grep cirka 650 tjänstemän i Sverige och kostnader för återkallelse av bilar. Minskningen av rörelseresultatet (EBIT) berodde också på kostnader hänförliga till tidig utfasning av vissa bilkomponenter och på negativa valutakurseffekter. Minskningarna uppvägdes delvis av kostnadsbesparingsåtgärder gällande kostnad för sålda varor, administrationskostnader och försäljningskostnader.

#### Finansiella intäkter

Finansiella intäkter ökade med 355,3 procent, från 575 MSEK 2019 till 2 618 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på förändringar av verkligt värde relaterade till Volvo Car Groups innehav i Luminar i samband med Luminars börsnotering på Nasdaq New York.

#### Finansiella kostnader

Finansiella kostnader minskade med 7,1 procent, från 1 710 MSEK 2019 till 1 588 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på lägre räntekostnader.

#### Inkomstskatter

Inkomstskatter minskade med 50,7 procent, från 3 565 MSEK 2019 till 1 758 MSEK 2020. Förändringen berodde främst på ett lägre resultat före skatt, en sänkning av skattesatsen i Sverige från 21,4 procent till 20,6 procent samt ökade skattekrediter kopplade till utsläppsregler i USA.

#### Årets resultat

Av ovan nämnda skäl, primärt utvecklingen av rörelseresultatet (EBIT) över perioden, minskade årets resultat med 18,9 procent, från 9 603 MSEK 2019 till 7 788 MSEK 2020.

#### Jämförelse mellan räkenskapsåren 2019 och 2018

##### Omsättning

Omsättningen ökade med 8,5 procent, från 252 653 MSEK 2018 till 274 117 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på en tillväxt i samtliga regioner där Volvo Car Group är verksamt. Exempelvis ökade omsättningen i Storbritannien med 13,2 procent, från 14 933 MSEK till 16 911 MSEK, och omsättningen i Kina ökade med 10,8 procent, från 54 653 MSEK till 60 530 MSEK.

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups omsättning räkenskapsåren 2019 och 2018 fördelad på kategorier:

MSEK	Räkenskapsåret	
	2019	2018
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	251 107	231 891
Försäljning av begagnade bilar <sup>1)</sup>	15 840	13 808
Intäkter från abonnemangstjänster, leasing och biluthyrning <sup>2)</sup>	4 177	3 326
Försäljning av licenser <sup>3)</sup>	1 648	2 542
Övrig omsättning <sup>4)</sup>	1 345	1 086
<b>Summa</b>	<b>274 117</b>	<b>252 653</b>

1) Omsättning från försäljning av begagnade bilar inkluderar intäkter från försäljning av begagnade bilar, huvudsakligen bilar som återköpts eller mottagits från biluthyrningsföretag, företag som leasat tjänstebilar eller privatpersoner som leasat bilar för privat bruk.

2) Intäkter från abonnemangstjänster, leasing och biluthyrning inkluderar exempelvis intäkter som genererats av Care by Volvo-abonnemang och M-Volvo Car Mobility.

3) Omsättning från försäljning av licenser inkluderar intäkter genererade av Volvo Car Groups försäljning av Koncernens immateriella rättigheter, licenser och annan teknologi som Koncernen utvecklat åt närstående eller tredje parter.

4) Övrig omsättning inkluderar intäkter som genererats av diverse produkter eller tjänster, till största delen hänförliga till VCFS.

Volvo Car Groups wholesale-volym<sup>6)</sup> ökade med 7,1 procent, från 656 688 enheter 2018 till 703 534 enheter 2019, främst drivet av ökade försäljningsvolymerna för XC40, som började säljas 2019. Den ökade omsättningen berodde, utöver större försäljningsvolymerna, även på en positiv produktmix med en större andel intäkter från modeller med högre vinstmarginaler och bilar med högre specifikationer. Exempelvis ökade försäljningsvolymerna av XC40 med 84,4 procent under 2019. Andra faktorer som bidrog till den ökade omsättningen var en ökad försäljning av bilar och tjänster till biluthyrningsföretag och övrig flottförsäljning, försäljning av begagnade bilar, reservdelar och tillbehör till följd av ökad efterfrågan på Volvo Car Groups produkter samt positiva valutakurseffekter som främst berodde på att SEK försvagades mot USD. Försäljningen av licenser minskade med 35,2 procent, eller 894 MSEK, från 2 542 MSEK 2018 till 1 648 MSEK 2019, vilket främst berodde på att licenser relaterade till teknologi och immateriella rättigheter till ett värde av mer än 2 miljarder SEK såldes till Polestar 2018.

#### Kostnad för sålda varor

Kostnad för sålda varor ökade med 9,2 procent, från 203 322 MSEK 2018 till 222 047 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på (i) en ökning av materialkostnader (inklusive frakt, distribution och garantier) med 15 205 MSEK, (ii) en ökning av personalkostnader med 3 920 MSEK och (iii) en ökning av avskrivningar med 2 335 MSEK. Ökningarna berodde främst på högre produktionsvolymerna och en ökad efterfrågan på de större och dyrare XC-modellerna, där tillverkningen medför högre materialkostnader än för mindre och billigare modeller som V40. Ökningen av kostnad för sålda varor drevs delvis av negativa valutakurseffekter som främst berodde på att SEK försvagades mot EUR och

6) Wholesale avser försäljning av nya Volvobilar till återförsäljare och andra kunder inklusive hyrbilsföretag.

andra större valutor. De ökade kostnaderna för sålda varor uppvägdes delvis av högre operativ effektivitet, såsom minskade materialkostnader till följd av upphandling och förhandlingar med leverantörer, ett minskat antal anställda och en minskning av personal- och overheadkostnader per bil.

Nedanstående tabell visar Volvo Car Groups kostnader per kostnadsslag för räkenskapsåren 2019 och 2018:

MSEK	Räkenskapsåret	
	2019	2018
Materialkostnader inklusive frakt, distribution och garantikostnader <sup>1)</sup>	186 126	170 921
Personalkostnader	36 997	33 077
Avskrivningar	15 548	13 213
Övrigt	21 598	22 386
<b>Summa</b>	<b>260 269</b>	<b>239 597</b>

1) Under 2019 och 2018 uppgick materialkostnader inklusive frakt, distribution och garantikostnader till 67,9 procent respektive 67,7 procent av Volvo Car Groups omsättning, 83,8 procent respektive 84,1 procent av kostnad för sålda varor samt 71,5 procent respektive 71,3 procent av Volvo Car Groups totala summa av kostnader för sålda varor, forskning- och utvecklingskostnader, försäljningskostnader och administrationskostnader för samma period.

#### Bruttoresultat

Bruttoresultatet ökade med 5,6 procent, från 49 331 MSEK 2018 till 52 070 MSEK 2019, och bruttomarginalen minskade från 19,5 procent 2018 till 19,0 procent 2019. Förändringarna i bruttoresultat berodde främst på ökad kostnad för sålda varor och en positiv nettoeffekt av förändrade valutakurser. Minskningen av bruttomarginalen berodde främst på att licenser relaterade till teknologi och immateriella rättigheter till ett värde av mer än 2 miljarder SEK såldes till Polestar 2018 samt en fortsatt pris-konkurrens på vissa marknader.

#### Forsknings- och utvecklingskostnader

Forsknings- och utvecklingskostnader ökade med 5,0 procent till 11 446 MSEK 2019, från 10 903 MSEK 2018. Förändringen berodde främst på (i) ökade utgifter för forskning och utveckling om 1 846 MSEK, huvudsakligen till följd av Volvo Car Groups fortlöpande utveckling av nya modeller, nästa generations helt elektriska fordonsarkitektur och Koncernens elektrifierings- och uppkopplingsprojekt, samt (ii) ökade avskrivningar av forsknings- och utvecklingsutgifter om 309 MSEK till följd av större investeringar tidigare år. Dessa ökning motverkades delvis av (i) en ökning av aktiverade utvecklingskostnader om 1 612 MSEK till följd av att ett större antal projekt hade nått ett steg där aktivering av relevanta forsknings- och utvecklingskostnader krävdes enligt tillämpliga redovisningsprinciper och, (ii) att Volvo Car Group mottog större statliga stöd från Kina för forskning och utveckling samt för tillverkning av Volvobilar på fabriker i Kina 2018 jämfört med 2019.

#### Försäljningskostnader

Försäljningskostnaderna 2019 var i linje med 2018 med en minskning om 0,5 procent, från 17 371 MSEK 2018 till 17 287 MSEK 2019, främst till följd av kostnadseffektivitet men även på grund av att vissa försäljningskostnader, som huvudsakligen gällde marknadsföring och säljfrämjande åtgärder, var fasta och inte följde variationerna i Volvo Car Groups produktions- eller försäljningsvolymerna.

#### Administrationskostnader

Administrationskostnader ökade med 18,6 procent, från 8 001 MSEK 2018 till 9 489 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på en större personalstyrka med ökade personalkostnader som följd. De ökade administrationskostnaderna var också ett resultat av ökade kostnader för digitalisering av Volvo Car Groups produktions- och ledningssystem liksom utveckling av IT och mjukvara. Volvo Car Group gjorde även betydande omförhandlingar av tjänsteavtalen med sina leverantörer. Tillfälligt ledde detta till högre administrationskostnader, men Koncernen anser att det kommer att öka effektiviteten på längre sikt. För att främja tillväxten anställde Volvo Car Group dessutom mer personal för att hantera större försäljning, ökad produktion och en övergång till nya affärsmodeller.

#### Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter ökade med 14,2 procent, från 3 386 MSEK 2018 till 3 868 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på (i) en ökning om 262 MSEK i sålda tjänster, till största delen tekniska, operationella och administrativa tjänster som Volvo Car Group tillhandahöll närstående företag, bland annat Geely Holding och Polestar, och (ii) ökade valutakursvinster om 475 MSEK vid omvärdering av operativa poster, såsom varulager, kundfordringar och leverantörsskulder till följd av en svagare SEK, främst mot USD men i någon mån även mot EUR och CNY.

#### Övriga rörelsekostnader

Övriga rörelsekostnader ökade med 39,6 procent, från 2 324 MSEK 2018 till 3 245 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på (i) en ökning i royaltiekostnader om 90 MSEK, och (ii) ökade avskrivningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar om 15 MSEK, huvudsakligen icke-operativa poster och immateriella rättigheter såsom varumärken och återförsäljarnätverket, kostnader för tidig utfasning av delar och komponenter till inkuranta bilar samt kostnader som uppkommit till följd av förtida uppsägning av inköpsavtal. Royaltiekostnaderna betalades främst till V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB, ett joint venture med den stora svenska el- och värmeproducenten Vattenfall, och avsåg immateriella rättigheter och annan teknologi som används vid tillverkningen av Volvo Car Groups laddhybrider. Ökningen berodde främst på en högre försäljningsvolym av laddhybrider 2019.

#### Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag

Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag för 2019 och 2018 var negativt. Volvo Car Groups andel av förluster i dess joint ventures och intresseföretag ökade med 235 MSEK, från en vinst om 67 MSEK 2018 till en förlust om 168 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på ökade förluster i Zenuity och Polestar om 117 MSEK respektive 200 MSEK, vilket förklaras av att Zenuitys produkter fortfarande befann sig i en utvecklingsfas och att Polestar förväntades börja sälja sina produkter redan 2020 för att därefter öka produktionstakten. Båda företagen gjorde därför fortsatta förluster under året, vilket var i linje med utvecklingsplanerna för Polestar och Zenuity. Förlusterna uppvägdes delvis av en positiv resultat effekt från andra joint ventures, såsom V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB, Volvofinans Bank AB och LYNK&CO.

**Rörelseresultat (EBIT)**

Rörelseresultatet (EBIT) ökade med 0,8 procent från 14 185 MSEK 2018 till 14 303 MSEK 2019. Denna mindre ökningen under året berodde främst på en stark volymtillväxt och en gynnsammare marknad, vilket var en följd av högre marginaler i Kina och en bättre produktmix bestående av fler XC-modeller och färre V40. Under 2018 gynnades den operativa effektiviteten och rörelseresultatet (EBIT) av att Volvo Car Group mottog större statliga stöd från Kina för forskning och utveckling och för tillverkning av Volvobilar på kinesiska fabriker. Dessutom såldes en stor mängd licenser avseende teknologi och immateriella rättigheter till Polestar. EBIT-marginalen minskade med 0,4 procentenheter, från 5,6 procent 2018 till 5,2 procent 2019. Minskningen återspeglar främst en minskning av statligt stöd samt en minskning i intäkter från sålda licenser jämfört med 2018.

**Finansiella intäkter**

Finansiella intäkter ökade med 41,3 procent, från 407 MSEK 2018 till 575 MSEK 2019. Förändringen berodde på ökade ränteintäkter på banktillgodohavanden till följd av att Volvo Car Group hade mer likvida medel under året på grund av ökningen av årets resultat.

**Finansiella kostnader**

Finansiella kostnader ökade med 2,1 procent, från 1 675 MSEK 2018 till 1 710 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på en ökning av räntekostnader relaterad till implementeringen av IFRS 16 den 1 januari 2019 samt en ökning av övriga räntekostnader. Ökningen uppvägdes delvis av minskade kostnader för kreditfaciliteter till följd av en lägre räntemiljö. Volvo Car Group tillämpar IFRS 16 från och med den 1 januari 2019 genom att använda den modifierade retroaktiva metoden, vilken inte kräver att föregående perioder omräknas. Förutom den tidigare nämnda ökningen av räntekostnader relaterade till implementeringen av IFRS 16 den 1 januari 2019 har Volvo Car Groups finansiella rapporter inte påverkats väsentligt av implementeringen av IFRS 16 den 1 januari 2019.

**Inkomstskatter**

Inkomstskatter ökade med 13,7 procent, från 3 136 MSEK 2018 till 3 565 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på skillnader i olika verksamhetsländers skattesatser eftersom en större andel av den beskattningsbara inkomsten kom från jurisdiktioner med högre inkomstskatt.

**Årets resultat**

Av ovan nämnda skäl minskade årets resultat med 1,8 procent, från 9 781 MSEK 2018 till 9 603 MSEK 2019.

**Likviditet och kapitalresurser****Översikt**

Volvo Car Groups likviditetsbehov är främst relaterat till rörelsekostnader, förändringar i rörelsekapital, investeringar, betalning av räntor och amorteringar och andra behov som kan uppstå från tid till annan, inklusive: (i) refinansiering av utestående lån, (ii) förvärv och andra investeringsmöjligheter samt (iii) betalningar inom ramen för den löpande verksamheten. Historiskt har Volvo Car Group främst finansierat sin verksamhet och sina investeringar med likvida medel från den löpande verksamheten, banklån och kapital från kapitalmarknaderna. Volvo Car Group anser att dess likviditetsbehov framöver kommer att tillgodoses genom en kombination av kassaflöde från den löpande verksamheten, banklån och, från tid till annan och vid behov, kapital från kapitalmarknaderna.

**Uttalande angående rörelsekapital**

Det är Volvo Car Groups uppfattning att det befintliga rörelsekapitalet (exklusive nettolikviden från Erbjudandet) är tillräckligt för de aktuella behoven under åtminstone den kommande tolv månadersperioden från dagen för prospektet. Med rörelsekapital avses i detta sammanhang Volvo Car Groups förmåga att få tillgång till likvida medel för att fullgöra sina betalningsförpliktelser varefter de förfaller till betalning.

**Kassaflöde**

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups kassaflöden för de perioder som anges.

MSEK	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Kassaflöde från den löpande verksamheten	1 046	-3 473	33 952	32 374	26 765
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 945	-9 330	-20 670	-20 801	-22 060
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-7 457	4 187	-834	-831	-743
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-14 356</b>	<b>-8 616</b>	<b>12 448</b>	<b>10 742</b>	<b>3 962</b>

**Kassaflöde från den löpande verksamheten**

Kassaflöde från den löpande verksamheten består huvudsakligen av Volvo Car Groups rörelseresultat, justerat för inkomstskatt och icke-kassaflödespåverkande poster, såsom avskrivningar av anläggningstillgångar, och justerat för förändringar i rörelsekapital, såsom leverantörsskulder, kundfordringar, avsättningar och varulager.

Kassaflödet från den löpande verksamheten det första halvåret 2021 uppgick till 1 046 MSEK, en förbättring på 4 519 MSEK från ett kassaflöde på 3 473 MSEK under det första halvåret 2020,

främst som ett resultat av ett ökat rörelseresultat under det första halvåret 2021. Denna förbättring motverkades delvis av påverkan på kassaflödet från separationen av Volvo Car Groups förbränningsmotorverksamhet till ett förbränningsmotorrelaterad joint venture som ägs tillsammans med Geely Holding under det första halvåret 2021, liksom minskade förändringar i rörelsekapitalet under det första halvåret 2021 som främst berodde på säsongsvariationer som påverkade tillverkningsvolymerna av bilar och i mindre utsträckning av återbetalning av temporära statliga covid-19-stödpaket från 2020.

Kassaflödet från den löpande verksamheten 2020 ökade med 4,9 procent till 33 952 MSEK, jämfört med 32 374 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på en positiv förändring av rörelsekapitalet under 2020. Den ökade förändringen i rörelsekapitalet berodde främst på ökade leverantörsskulder och motverkades till viss del av ökade kundfordringar, vilka främst var en följd av den snabba återhämtningen och ökade produktionstakten i alla regioner under det andra halvåret.

Kassaflödet från den löpande verksamheten 2019 ökade med 21,0 procent till 32 374 MSEK, jämfört med 26 765 MSEK 2018. Förändringen berodde främst på ökad förändring i rörelsekapitalet under året, vilket främst var ett resultat av ett förbättrat kassaflöde från kundfordringar, förändringar i provisioner samt förändringar i övrigt rörelsekapital, vilka främst var hänförliga till kontraktuella åtaganden gentemot kunder.

#### Kassaflöde från investeringsverksamheten

Volvo Car Groups investeringsverksamhet utgörs huvudsakligen av investeringar i fastigheter, fabriker och utrustning, investeringar i immateriella anläggningstillgångar, investeringar i ökad produktionskapacitet i bil- och motorfabriker, investeringar i verktyg, löpande investeringar i nya och kommande bilmodeller och ny teknologi samt förvärv av aktier och investeringar i joint-ventures, främst Koncernens innehav i Polestar.

Kassaflödet från investeringsverksamheten det första halvåret 2021 förbättrades med 14,8 procent till 7 945 MSEK, jämfört med 9 330 MSEK det första halvåret 2020. Förändringen berodde främst på minskade investeringar i aktier och innehav, framförallt i förhållande till Polestar.

Kassaflödet från investeringsverksamheten under 2020 förbättrades något med 0,6 procent till 20 670 MSEK jämfört med 20 801 MSEK 2019. Förändringen berodde främst på minskade investeringar i fastigheter, fabriker och utrustning och immateriella anläggningstillgångar, som delvis motverkades av större investeringar i Polestar.

Kassaflödet från investeringsverksamheten under 2019 förbättrades med 5,7 procent till 20 801 MSEK jämfört med 22 060 MSEK 2018. Förändringen berodde främst på minskade investeringar i materiella anläggningstillgångar i och med att fabriken i Charleston färdigställdes det första halvåret 2018. Investeringar i materiella anläggningstillgångar var främst relaterade till den kommande lanseringen av den helt elektriska XC40 Recharge och uppbyggnaden av produktionskapaciteten för XC40, S60 och motorer, liksom löpande investeringar i nya och kommande bilmodeller och ny teknologi. Det försvagade kassaflödet från investeringsverksamheten berodde även delvis på minskade investeringar i

koncernföretag, främst som en följd av investeringar som gjordes i Polestar i samband med dekonsolideringen under det tredje kvartalet 2018. Volvo Car Group erhöll betalning från försäljning av immateriella rättigheter, licenser och teknologi till Polestar under både 2018 och 2019, men beloppen från denna försäljning var högre 2018 eftersom fler överlåtelser skedde under den perioden.

#### Kassaflöde från finansieringsverksamheten

Volvo Car Groups finansieringsverksamhet består främst av upplåning från och återbetalningar till kreditinstitut, emissioner av obligationer och preferensaktier, utbetalning av utdelningar och investeringar i kortfristiga placeringar.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten det första halvåret 2021 uppgick till 7 457 MSEK, en minskning med 11 644 MSEK jämfört med ett kassainflöde om 4 187 MSEK det första halvåret 2020. Förändringen berodde främst på återbetalningen av en obligation uppgående till 5 065 MSEK och utdelning till Volvo Car Groups aktieägare om 4 867 MSEK, vilket delvis motverkades av investeringar i kortfristiga placeringar.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten 2020 var i stort sett oförändrat med ett kassaflöde om 834 MSEK, jämfört med 831 MSEK 2019, främst som ett resultat av återbetalning av lån och andra räntebärande skulder och investeringar i kortfristiga placeringar. De motverkades delvis av intäkter från en grön obligation som utfärdades i oktober 2020.

Kassaflödet från finansieringsverksamheten 2019 försämrades med 11,8 procent till 831 MSEK, jämfört med 743 MSEK 2018. Förändringen berodde främst på (i) amortering av skulder, primärt banklån, (ii) utdelning till aktieägare och (iii) investeringar i kortfristiga, räntebärande placeringar, vilket delvis uppvägdes av likviden från två obligationer som emitterades i februari och april 2019.

#### Investeringar och åtaganden

Volvo Car Groups investeringar under det första halvåret 2021 och det första halvåret 2020 och under räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018 utgjordes av investeringar i (i) materiella anläggningstillgångar såsom fastigheter, fabriker och utrustning, främst relaterade till byggnationen av den nya fabriken i Charleston, South Carolina, USA, (ii) immateriella anläggningstillgångar relaterade till utveckling av ny teknologi, såsom elektrifiering och samarbete med Geely-sfären gällande arkitekturer och upphandling, samt (iii) forsknings- och utvecklingskostnader relaterad till elektrisk fordonsarkitektur, motorer och drivlinor.

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups investeringar för angivna perioder:

MSEK	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Materiella anläggningstillgångar	5 473	5 108	9 986	11 807	13 574
Immateriella anläggningstillgångar <sup>1)</sup>	5 348	4 218	8 574	9 176	7 283
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>2)</sup>	7 148	5 978	11 362	11 446	10 903
<b>Summa</b>	<b>17 969</b>	<b>15 304</b>	<b>29 922</b>	<b>32 429</b>	<b>31 760</b>

1) Fram till och med andra kvartalet 2019 aktiverades utgifter relaterade till leverans av unika immateriella rättigheter, dvs. immateriella rättigheter som utvecklats av Volvo Car Group men som används exklusivt av en tredje part och inte av Volvo Car Group (nu klassificerade som kundkontrakt), som en immateriell anläggningstillgång och kostnadsfördes när de överläts till kunden. Berörda poster för 2018 har räknats om av jämförelseskäl.

2) Forsknings- och utvecklingskostnader inkluderar nettobeloppet för forsknings- och utvecklingsutgifter, aktiverade utvecklingskostnader samt avskrivningar för forskning och utveckling. För mer information, se "Beskrivning av viktiga poster i resultaträkningen Forsknings- och utvecklingskostnader" ovan.



I nedanstående tabell visas Volvo Car Groups investeringar fördelade på geografiska marknader för angivna perioder:

MSEK	Januari–juni		Räkenskapsåret		
	2021	2020	2020	2019	2018
Kina <sup>1)</sup>	824	149	774	3 384	2 254
USA <sup>2)</sup>	488	268	1 022	1 013	2 976
Europa <sup>3)</sup>	16 612	14 834	28 029	27 874	26 331
Övriga marknader	45	53	97	158	199
<b>Summa</b>	<b>17 969</b>	<b>15 304</b>	<b>29 922</b>	<b>32 429</b>	<b>31 760</b>

1) Främst relaterat till investeringar avseende produktionsanläggningar i Kina.

2) Främst relaterat till byggnationen av den nya fabriken i Charleston, South Carolina, USA, som slutfördes 2018.

3) Främst relaterat till utgifter för forskning och utveckling, vilket inkluderar utveckling av nya modeller och ny teknologi samt konfigurering av produktionsanläggningar för produktion av nya modeller och utbyggnad av produktionskapacitet. Europa definieras som EU (27 medlemsländer), Storbritannien och EFTA-medlemsländerna.

### Pågående och framtida investeringar

För närvarande investerar Volvo Car Group, och kommer under de kommande åren att investera, i sina produktionsanläggningar. Exempelvis kommer monteringsfabriken i Göteborg byggas om och förnyas, vilket är en förutsättning för att förbereda anläggningen för montering av framtida helt elektriska bilar och nya plattformar. En förnyelseprocess har också påbörjats avseende målerifabriken i Göteborg vilken kommer stödja Koncernens hållbarhetsambitioner. Investeringar kommer också göras för att kunna upphandla delmontering av batterimoduler för helt elektriska bilar, i syfte att förbättra effektiviteten för hanteringen av batterimoduler då de kommer att integreras i produktionen vid anläggningarna i Göteborg, Gent, Belgien och Luqiao, Kina. Utöver detta kommer karossdelar av megagjuten aluminium (Eng. *mega cast aluminium*) introduceras för att uppfylla hållbarhetskrav. Volvo Car Group kommer också investera i en ny vindtunnel i Göteborg för att studera och öka energieffektiviteten för framtida helt elektriska bilar, med målsättningen att därigenom bidra till mer konkurrenskraftiga produkter (till exempel vad gäller räckvidd).

Till och med 2025 förväntas Volvo Car Groups totala investeringar uppgå till totalt cirka 60 miljarder SEK, där Koncernens investeringar hänförliga till elektrifiering och kapacitetsutökning förväntas uppgå till cirka 30 miljarder SEK och Volvo Car Groups investeringar i immateriella tillgångar och materiella tillgångar som en procentandel av omsättningen (CapEx ratio) förväntas vara 7–8 procent vid mitten av decenniet. Dessa investeringar förväntas finansieras genom kassaflöde genererat från Volvo Car Groups löpande verksamhet samt genom befintlig finansieringsstruktur.

Under en icke-bindande avsiktsförklaring mellan Volvo Car Group och Northvolt avser parterna att ingå ett samarbete gällande ett forsknings- och utvecklings-joint venture, med syftet att utveckla nya battericeller att användas i teknik för fordonsintegration för Volvo Car Group, samt ett produktions-joint venture för battericellsproduktion. De inledande faserna av utvecklingen inom forsknings- och utvecklings-joint venture samt den första fasen avseende produktions-joint venture beräknas kräva cirka 2,5–3,0 miljarder USD (21,9–26,3 miljarder SEK) i finansiering. För mer information, se "Legala frågor och kompletterande information–Viktiga avtal–Joint venture-avtal m.m.–Planerat partnerskap och joint ventures med Northvolt".

Volvo Car Groups befintliga investeringsplaner för framtida perioder kan komma att ändras och Volvo Car Group kan komma att anpassa sina investeringar efter framtida kassaflöde, resultat och finansiell ställning, affärsplaner, marknadsförhållanden och diverse övriga faktorer som Volvo Car Group anser vara relevanta.

Volvo Car Group har också åtagit sig att garantera upp till 100 MUSD (876 MSEK) i en nyemission i Polestar UK (se "Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar–Polestars historia och ägarstruktur"). Volvo Car Groups investering enligt garantin avses finansieras genom befintliga likvida medel.

### Företagstransaktioner

Nedan följer en sammanfattning av väsentliga förvärv, avyttringar och andra företagstransaktioner som Volvo Car Group har genomfört under perioden 2018–2021. Se även "Not 31 – Rörelseförvärv" på sidan F-71–F-72 och "Not 5 – Förvärv" på sidan F-15 i "Historisk finansiell information" för ytterligare information.

#### 2021

##### Separation av förbränningsmotorverksamheten

Den 7 oktober 2019 offentliggjorde Volvo Car Group och Geely Holding sina planer att separera deras befintliga verksamheter kopplade till förbränningsmotorer till en fristående verksamhet till följd av Volvo Car Groups fokus på sitt helt elektriska utbud av bilar. Med anledning av detta avser parterna att etablera ett joint venture, Zhejiang Aurobay Powertrain Co., Ltd. ("Aurobay"), och åtgärderna som beskrivs nedan har vidtagits. Geely Holding kommer att äga 67 procent och Volvo Car Group kommer att äga 33 procent av aktierna och rösterna i Aurobay, genom sitt helägda dotterbolag Volvo Car (China) Investment Co., Ltd ("VCI"). Se "Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Joint venture-avtal m.m.–Aurobay" för ytterligare information avseende joint venture-avtalet som reglerar Aurobay.

I januari 2021 överfördes Volvo Car Groups förbränningsmotorverksamhet (som utförs i drivlinefabriken i Skövde) till ett nytt concernbolag, Powertrain Engineering Sweden AB ("PES"). I april 2021 överfördes även fastigheten där PES bedriver sin verksamhet

till ett nytt koncernbolag, Powertrain Engineering Sweden Real Estate AB ("**PES Real Estate**").

Vid en extra bolagsstämma den 31 maj 2021 beslutade Volvo Car Group att dela ut ett belopp om 5 979 MSEK till Geely Sweden.<sup>7</sup> Utdelningen verkställdes och reglerades den 30 juni 2021 genom Geely Swedens mottagande av aktier i PES och i PES Real Estate. Aktierna hade ett bokfört värde om 5 530 MSEK för Volvo Car Group och ett verkligt värde om 5 979 MSEK. Den 7 juli 2021 kom Geely Sweden och PES överens om att överföra aktier i PES Real Estate till PES mot ett vederlag om 988 MSEK.

Den 5 juli 2021 ingick Geely Holding och VCI ett ramavtal för bildandet av Aurobay. Senare i juli 2021 inledde VCI bildandet av Aurobay genom att registrera ett nytt kinesiskt bolag och tillskjuta 1 013 MCNY (1 374 MSEK) i aktiekapital (Eng. *registered capital*) och 160 MCNY (217 MSEK) i reservkapital. VCI försåg också Aurobay med ett aktieägarlån på 2 000 MCNY (2 713 MSEK) på marknadsmässiga villkor. Geely Holding har åtagit sig att teckna aktier i Aurobay genom en riktad nyemission och betala 2 057 MCNY (2 790 MSEK) i aktiekapital. I samband med ingåendet av ramavtalet ingick VCI och Geely Holding den 5 juli 2021 ett avtal om en säljoption, enligt vilket VCI under 2026–2030 erhåller en oåterkallelig rättighet att begära att Geely Holding förvärvar VCIs aktier i Aurobay till ett förutbestämt pris om 1 013 MCNY (1 374 MSEK).

Som en del i ramavtalet har Geely Holding och VCI avtalat med Geely Sweden om att Aurobay ska förvärva aktierna i PES (inklusive akterna i PES Real Estate) från Geely Sweden. Efter en utdelning från PES till Geely Sverige om 410 MSEK kommer vederlaget Aurobay ska betala att uppgå till ett kontantbelopp om 3 524 MCNY (4 780 MSEK). Överföringen är villkorad av att Aurobay erhåller nödvändiga tillstånd från relevanta kinesiska myndigheter, vilka förväntas erhållas innan utgången av 2021.

Därtill, som en del av ramavtalet, ingick VCI och Geely Holding ett avtal om att överlåta sina aktier i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co. Ltd ("**Zhangjiakou**"), en motorfabrik i Zhangjiakou, Kina, som ägs 50/50 av Volvo Car Group och Geely Holding) till Aurobay för en kontant köpeskilling om 1 199 MCNY (1 626 MSEK), som fördelas lika mellan VCI och Geely Holding. Inför överlåtelsen har Zhangjiakou delat ut ett belopp om 738 MCNY (1 001 MSEK), som fördelades lika mellan VCI och Geely Holding.

Utöver detta ingick Volvo Car Group och Aurobay (genom PES och Zhangjiakou) ett avtal den 22 juni 2021 om att Aurobay ska förse Volvo Car Group med förbränningsmotorer (genom PES och Zhangjiakou). I leveransavtalet har Aurobay åtagit sig att leverera de volymer av förbränningsmotorer som Volvo Car Group behöver. Leveransavtalet löper ut 15 år efter det att Volvo Car Groups serieproduktion av förbränningsmotorer avslutas. Det är dock Volvo Car Groups avsikt att leveranserna av förbränningsmotorer gradvis ska fasas ut och upphöra 2030.

Överföringen av aktier mellan Volvo Car Group-bolag respektive Geely-bolag görs på marknadsmässiga villkor. Framöver kan Aurobays förbränningsmotorsverksamhet komma att utvecklas ytterligare, vilket exempelvis kan ske genom att dess verksamhet slås samman med Geely Autos förbränningsmotorsverksamheter.

7) Vid samma stämma erhöll Preferensaktieägarna en utdelning om 20,9 MSEK, vilket betalades ut den 2 juli 2021.

**Omstrukturerings- och utvecklingscenter**

Den 2 juli 2021 ingick VCI och Geely Holding ett avtal om omstrukturering av ägandet i Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd ("**Daqing Manufacturing**") och Shanghai Volvo Car Research and Development Co., Ltd ("**Shanghai R&D**"), som direkt och/eller indirekt äger produktionsanläggningarna i Daqing och Chengdu samt forsknings- och utvecklingscentret i Shanghai. Såväl Daqing Manufacturing som Shanghai R&D ägdes före omstruktureringen till 50 procent var av VCI och Geely Holding och var konsoliderade i Volvo Car Group.

Den överenskomna omstruktureringen kommer att slutföras i två steg med start 2022, då den kinesiska lagstiftning som förbjuder utländska fordonsföretag från att äga mer än 50 procent av sina produktionsverksamheter i Kina kommer att hävas, och förväntas slutföras formellt 2023. I det första steget kommer VCI att förvärva 30 procent av aktierna i Daqing Manufacturing respektive Shanghai R&D från Geely Holding. I det andra steget kommer VCI att förvärva återstående 20 procent av aktierna i respektive företag från Geely Holding, vilket innebär att VCI därefter kommer att vara ensam ägare av Daqing Manufacturing och Shanghai R&D. Omstruktureringen kommer säkerställa att det fullständiga resultatet av Volvo Car Groups kinesiska verksamhet, inklusive fabriker i Daqing och Chengdu och forsknings- och utvecklingscentret i Shanghai, redovisas i Volvo Car Groups finansiella rapporter. Som största aktieägare i Volvo Car Group kommer Geely Holding att indirekt kontrollera och konsolidera Volvo Car Group, inklusive den kinesiska verksamheten.

Det totala vederlaget som ska betalas av VCI uppgår till 2 117 MCNY (2 871 MSEK). Inför omstruktureringen har Daqing Manufacturing delat ut ett belopp om 7 600 MCNY (10 308 MSEK), som fördelades lika mellan VCI och Geely Holding. Slutförandet av transaktionerna är villkorade av regulatoriska godkännanden i Kina. Det första steget förväntas slutföras under det andra halvåret 2022, medan det andra steget förväntas slutföras under det andra halvåret 2023.

#### Förvärv av Luqiao-fabriken

Den 12 oktober 2021 ingick VCI, Geely Auto Group Co., LTD ("**Geely Auto Group**"), Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd. ("**Jingang**") och Asia Euro Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd. ("**AELQ**")<sup>8</sup> ett ramavtal enligt vilket VCI ska förvärva samtliga aktier i AELQ, det bolag som driver fabriken i Luqiao, Kina, från Geely Auto Group. Köpeskillingen uppgår till 784 MCNY (1 063 MSEK). Före förvärvet har Volvo Car Group drivit Luqiao-fabriken genom ett avtal med Geely Holding-företag för produktionen av dess mindre 40-serie som är CMA-baserade bilar, XC40 och C40. Utöver detta har Volvo Car Group försett fabriken med maskiner genom ett leasingavtal.

Enligt ramavtalet ska VCI vidare tillse att AELQs beslutade utdelningar till Geely Holding uppgående till 827 MCNY (1 122 MSEK), samt rörelsekapitallån från Geely Holding till AELQ, betalas efter genomförandet av transaktionen. Rörelsekapitalslånen som ska betalas förväntas uppgå till 4 900 MCNY (6 644 MSEK) och det

8) Geely Auto Group, Jingang och AELQ är alla direkta och/eller indirekta dotterbolag till Geely Holding.

slutliga beloppet kommer att vara föremål för förändring i samband med slutförandet av förvärvet. Genom att VCI förvärvat samtliga aktier i AELQ kommer VCI indirekt att överta AELQs tillgångar och skulder, inklusive AELQs kundfordringar på Polestar, vilka per den 31 augusti 2021 uppgick till 3 766 MCNY (5 107 MSEK).

Fastigheten (dvs. mark och byggnader) som är kopplade till Luqiao-fabriken ägs för tillfället av Jingang och leasas av AELQ enligt ett leasingavtal som löper ut den 31 december 2021. Enligt ramavtalet har Jingang och AELQ åtagit sig att förnya leasingavtalet med ett år, med en option för AELQ att förlänga leasingavtalet till marknadspris. Dessutom har Jingang, enligt ramavtalet, beviljat AELQ en option att inom ett år från genomförandet av VCIs förvärv av samtliga aktier i AELQ förvärva marken och byggnaden som är kopplade till Luqiao-fabriken till en förutbestämd köpeskilling om 1 693 MCNY (2 296 MSEK). Skattekostnader till följd av transaktionsstrukturen enligt optionen ska tas av VCI (eller ett anvisat bolag). Dessutom ska alla kostnader för markröjning och markåterställning (upp till ett belopp om 1 693 MCNY (2 296 MSEK)) hänförliga till eventuella föröreningar som upptäcks på fastigheten dras av från den ovan nämnda förutbestämda köpeskillingen för fastigheten.

Genomförandet av förvärvet är villkorat av bland annat regulatoriskt godkännande i Kina och förväntas slutföras under det fjärde kvartalet 2021. Efter slutförandet av förvärvet kommer anläggningen att benämnas Taizhou-fabriken.

#### Förvärv av Upplands Motor

Den 13 januari 2021 förvärvade Volvo Car Group Upplands Motor genom det helägda dotterbolaget Volvo Personvagnar Norden AB efter godkännande från Konkurrensverket. Förvärvet av den Stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor utgör en strategisk del av Volvo Car Groups målsättning att omvandla sin återförsäljarverksamhet till en modern kundupplevelse med en integrerad mix mellan onlineförsäljning och traditionell försäljning.

Köpeskillingen uppgick till 493 MSEK, varav 292 MSEK avsåg återbetalning av skulder. De förvärvade nettotillgångarna uppgick till 248 MSEK, vilket resulterade i goodwill om 245 MSEK. Goodwillen förklaras av förväntade synergieffekter mellan Volvo Car Groups nuvarande svenska återförsäljarverksamhet och framtida ökade intäkter från den förvärvade verksamheten.

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till 11 MSEK och redovisades som administrationskostnader i resultaträkningen för 2020. Totalt anskaffningsvärde och verkligt värde fastställdes preliminärt och förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolv månadersperiod från förvärvet.

#### Sammanslagning av Polestar

Den 27 september 2021 ingick Volvo Car Groups strategiska intresse-

företag Polestar ett samgåendeavtal med Gores Guggenheim, ett SPAC-bolag vars värdepapper är noterade på Nasdaq New York. För mer information, se "Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar–Polestars historia och ägarstruktur".

#### 2020

##### Uppdelning av Zenuity

Zenuity AB var ett 50/50 ägt joint venture mellan Volvo Car Corporation och Veoneer Sweden AB, som arbetade med utveckling av mjukvara för autonoma fordon. I april 2020 offentliggjorde parterna att joint venture-bolaget skulle delas upp i två separata delar för att dess ägare bättre skulle kunna fokusera på sina respektive strategier. Den 1 juli 2020 ingick och implementerade Volvo Car Corporation och Veoneer Sweden AB ett slutgiltigt avtal varmed Volvo Car Group, genom sitt fristående dotterbolag Zenseact AB, förvärvade särskilda tillgångar och skulder från Zenuity AB, inklusive personal. Zenseact ABs inledande fokus är utveckling av mjukvaruteknologi för nästa generation helt elektriska fordonsarkitektur. Köpeskillingen uppgick till 536 MSEK och det verkliga värdet på nettotillgångarna uppgick till 98 MSEK, vilket resulterade i en goodwill om 438 MSEK. Den förvärvade verksamheten bidrog med en nettoomsättning om 4 MSEK och en nettoförlust om -141 MSEK till Koncernen under det andra halvåret 2020.

Syftet med Zenuity AB efter uppdelningen är att äga immateriella rättigheter. Bolaget kommer inte att bedriva någon annan verksamhet då all produktutveckling och personal har överförts till Volvo Car Group respektive Veoneer Sweden AB. I samband med uppdelningen förvärvade både Volvo Car Group och Veoneer Sweden AB licenser för Zenuitys immateriella rättigheter. Köpeskillingen för licenserna uppgick till 1 067 MSEK.

##### Skuldsättning

Per den 30 juni 2021 och den 31 december 2020, 2019 respektive 2018 uppgick Koncernens utestående obligationslån och skulder till kreditinstitut, exklusive skulder hänförliga till finansiella leasingavtal och kapitaliserade transaktionskostnader, till 29 416 MSEK, 34 453 MSEK, 30 359 MSEK respektive 23 615 MSEK. Refinansiering pågår löpande, och per den 30 juni 2021 var den återstående löptiden för utestående faciliteter 2,9 år. Skulder med förfall inom en tolv månadersperiod var 29 procent, medan 61 procent av Koncernens långfristiga skulder var föremål för refinansiering inom tre år. Samtidigt med ambitionen om att vid decenniets mitt ha en årlig EBIT-marginal om 8–10 procent har Koncernen också som ambition att inom samma tid uppnå "investment grade"-kreditvärdighet.

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups skulder per angivna datum:

MSEK	30 juni		31 december		
	2021	2020	2020	2019	2018
<b>Långfristiga</b>					
Skulder till kreditinstitut	2 767	7 478	5 882	4 489	8 273
Obligationslån	18 107	16 446	20 950	21 643	13 200
<b>Kortfristiga</b>					
Skulder till kreditinstitut	5 545	2 797	2 512	4 105	2 175
Obligationslån	2 997	5 240	5 017	-	-
<b>Summa</b>	<b>29 416</b>	<b>31 961</b>	<b>34 361</b>	<b>30 237</b>	<b>23 648</b>

**Banklån**

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups utestående banklån per den 30 juni 2021:

Finansiering	Förfall	Valuta	Utnyttjat belopp i respektive valuta	Outnyttjat belopp i respektive valuta	Motvärde i SEK av utnyttjat belopp
Banklån					(miljoner)
Hållbarhetslänkad revolverande kreditfacilitet	Januari 2024	EUR	0	1 300	0
Facilitetsavtal med China Development Bank	November 2021	USD	110	0	940
Kreditfacilitetsavtal med AB Svensk Exportkredit (publ)	Maj 2022	SEK	4 000	0	4 000
Låneavtal med Nordiska investeringsbanken <sup>1)</sup>	September 2021	SEK	100	0	100
Finansieringsavtal med Europeiska investeringsbanken	Maj 2026	USD	233	0	1 989
Finansieringsavtal med Europeiska investeringsbanken	Juni 2027	SEK	1 013	0	1 013
Övriga		SEK	270	0	270
<b>Summa</b>					<b>8 312</b>

1) Fullt återbetalt av Volvo Car Corporation i september 2021.

Nedan följer ett sammandrag av Volvo Car Groups väsentliga utestående låneavtal per den 30 juni 2021.

**Hållbarhetslänkad revolverande kreditfacilitet, tillgänglig i flera valutor**

Bolaget har en hållbarhetslänkad revolverande kreditfacilitet, tillgänglig i flera valutor, om 1 300 000 000 EUR, daterad den 11 januari 2021 och arrangerad av Citigroup Global Markets Ltd, HSBC Bank plc, Nordea Bank Abp, filial i Sverige och Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ), med Swedbank AB (publ) som agent. Långgivare är en grupp bestående av 21 banker, var och en med lika deltagande. Kreditfaciliteten garanteras av Volvo Car Corporation. Kreditfaciliteten ska fungera som reservfacilitet för allmänna företagsändamål och slutlig förfalldag är 11 januari 2026 om båda de ettåriga förlängningsoptionerna utnyttjas. Bolaget har rätt att med tre bankdagars varsel helt eller delvis återbetala eventuellt lån (om delvis, ska det återbetalade beloppet reducera lånebeloppet med minst 5 000 000 EUR i basvalutan). Avtalet och utomobligatoriska förpliktelser som uppstår ur eller i samband med det regleras av engelsk rätt. Avtalet innehåller sedvanliga utfästelser och garantier samt sedvanliga operativa och negativa kovenanter (inklusive begränsningar avseende avyttring av tillgångar, fusioner, förvärv och verksamhetsförändringar, ett negativåtagande och begränsningar avseende skuldsättning), vilka är föremål för kommersiellt förhandlade undantag. Per den 30 juni 2021 har faciliteten ännu inte utnyttjats.

**Facilitetsavtal med China Development Bank**

Volvo Car Corporation har ett facilitetsavtal, ursprungligen daterat den 30 november 2012 och senast ändrat och reviderat den 6 november 2019, med China Development Banks filial i Shenzhen och Bank of China Limiteds filial i Luxemburg som arrangörer och långgivare, och China Development Banks filial i Shenzhen som agent. Avtalet garanteras av Bolaget. Facilitetsavtalet medger (i) ett tidsbestämt lån om 815 334 125 EUR ("**Facilitet A**") som ska användas för förtidsbetalning av vissa utestående skulder, (ii) ett tidsbestämt lån om 106 977 229 EUR ("**Facilitet B**") som ska användas för refinansiering av kostnader förknippade med forsknings- och utvecklingsprojektet kring framtida utsläpp från bilmoto-

rer och relaterad utveckling av bilchassin, samt (iii) ett tidsbestämt lån om 800 000 000 USD ("**Facilitet C**") som ska användas för finansiering av vissa projektkostnader förknippade med XC90. Per den 30 juni 2021 har Facilitet A och Facilitet B utnyttjats fullt ut och återbetalats till fullo. Facilitet C har utnyttjats fullt ut, med ett utestående lån om 110 400 000 USD. Ränta för lånet under Facilitet C utgår med en årlig procentsats som motsvarar summan av tillämplig (i) marginal, (ii) LIBOR och (iii) eventuell obligatorisk avgift och betalas halvårsvis. Lånet under Facilitet C återbetalas genom 11 halvårsvisa amorteringar. Enligt facilitetsavtalets villkor har Volvo Car Corporation rätt att, efter ett minst tio dagar på förhand lämnat skriftligt meddelande till långgivaren (eller en kortare tid som agenten godtar efter medgivande från berörda långgivare), återbetala hela eller delar av lånet, *förutsatt* att eventuell delbetalning av lånet under Facilitet C reducerar lånebeloppet med 10 000 000 USD och är jämnt delbar med 1 000 000 USD. Avtalet och utomobligatoriska förpliktelser som uppstår ur eller i samband med det regleras av engelsk rätt. Avtalet innehåller sedvanliga utfästelser och garantier samt sedvanliga operativa och negativa kovenanter (inklusive begränsningar avseende avyttring av tillgångar, fusioner, förvärv och verksamhetsförändringar, ett negativåtagande och begränsningar avseende skuldsättning), vilka är föremål för kommersiellt förhandlade undantag.

**Kreditfacilitetsavtal med AB Svensk Exportkredit (publ)**

Bolaget har ett kreditfacilitetsavtal, ursprungligen daterat den 8 maj 2020 (och därefter ändrat och reviderat) hos AB Svensk Exportkredit (publ). Kreditfaciliteten garanteras av Volvo Car Corporation. Facilitetsavtalet medger lån om totalt 4 000 000 000 SEK. Lån under denna kreditfacilitet kan användas för allmänna företagsändamål, inklusive refinansiering av Volvo Car Corporations tidigare upptagna lån. Per den 30 juni 2021 har denna facilitet utnyttjats fullt ut, med ett utestående lån om 4 000 000 000 SEK. Lånets slutliga förfalldag är den 25 maj 2023 om den ettåriga förlängningsoptionen utnyttjas. Ränta för lånet utgår med en årlig procentsats som motsvarar summan av (i) tillämplig marginal och (ii) STIBOR och betalas den sista dagen av varje tremånadersperiod, räknat från det datum då faciliteten först utnyttjades. Bolaget har rätt att, med minst tre bankdagars varsel

till långgivaren, helt eller delvis återbetala lånet, förutsatt att det återbetalade beloppet uppgår till minst 50 000 000 MSEK och är jämnt delbart med 5 000 000 MSEK. Facilitetsavtalet och utomobligatoriska förpliktelser som uppstår ur eller i samband med det regleras av svensk rätt. Avtalet innehåller sedvanliga utfästelser och garantier samt sedvanliga operativa och negativa kovenanter (inklusive begränsningar avseende avyttring av tillgångar, fusioner, förvärv och verksamhetsförändringar, ett negativåtagande och begränsningar avseende skuldsättning), vilka var för sig är föremål för kommersiellt förhandlade undantag.

#### Finansieringsavtal med Europeiska investeringsbanken

Volvo Car Corporation har ett finansieringsavtal, ursprungligen daterat den 8 november 2017 (och därefter ändrat och reviderat), med Europeiska investeringsbanken. Avtalet garanteras av Bolaget. Finansieringsavtalet medger en kredit om motsvarande 245 000 000 EUR samt en kredit om motsvarande 100 000 000 EUR för finansiering av forsknings- och utvecklingsverksamhet relaterad till bränsleeffektiva drivlinor, aktiva säkerhetssystem och teknik för telematik och uppkopplade fordon. Per den

30 juni 2021 har denna facilitet utnyttjats fullt ut, med ett utestående lån om 233 466 154 USD under kontraktsnummer A respektive ett utestående lån om 1 012 830 000 SEK under kontraktsnummer B. Volvo Car Corporation har, om inte annat följer av finansieringsavtalets villkor, rätt att i förtid återbetala hela eller delar av lånet jämte upplupen ränta och eventuella skadeersättningar, med minst en månads varsel till långgivaren. Finansieringsavtalet och utomobligatoriska förpliktelser som uppstår ur och i samband med det regleras av svensk rätt. Finansieringsavtalet innehåller sedvanliga utfästelser och garantier samt sedvanliga operativa och negativa kovenanter (inklusive begränsningar avseende avyttring av tillgångar, fusioner, förvärv och verksamhetsförändringar, ett negativåtagande och begränsningar avseende skuldsättning), vilka är föremål för kommersiellt förhandlade undantag.

#### Obligationer

I nedanstående tabell visas en sammanfattning av Volvo Car Groups utestående obligationer (alla emitterade av Bolaget) per den 30 juni 2021:

Obligationstyp	Noteringsplats	Emitterad	Kapitalbelopp	Årlig räntesats	Förfallotidpunkt	Utestående belopp, MSEK
Seniora notes med rörlig ränta	Luxemburg Stock Exchange	den 7 december 2016	2,5 miljarder SEK	Tremånaders STIBOR plus 2,35 procent, justeras kvartalsvis med ett golv på 0,00 procent	den 7 mars 2022	2,500
Seniora notes med fast ränta	Luxemburg Stock Exchange	den 7 december 2016	500 MSEK	2,50 procent	den 7 mars 2022	500
Medium term notes <sup>1)</sup>	Luxemburg Stock Exchange	den 24 november 2017	500 MEUR	2,00 procent	den 24 januari 2025	5,056
Notes med rörlig ränta <sup>1)</sup>	Luxemburg Stock Exchange	den 27 februari 2019	2 miljarder SEK	Tremånaders STIBOR plus 2,30 procent i rörlig ränta	Ränteförfallodag i februari 2023 eller närmaste bankdag	2,000
Medium term notes <sup>1)</sup>	Luxemburg Stock Exchange	den 2 april 2019	600 MEUR	2,125 procent	den 2 april 2024	6,068
Grön obligation <sup>1)</sup>	Luxemburg Stock Exchange	den 7 oktober 2020	500 MEUR	2,50 procent	den 7 oktober 2027	5,056

1) Medium term notes, notes med rörlig ränta och den gröna obligationen har emitterats under Bolagets Euro Medium Term Note-program om 3 miljarder EUR.

Obligationerna är inte säkerställda men garanteras av Volvo Car Corporation. De seniora notes är föremål för vissa restriktiva kovenanter, inklusive men inte begränsat till kovenanter som med vissa överenskomna undantag begränsar Bolagets och berörda dotterbolags möjligheter att: (i) lämna vinstutdelning, lösa in aktier och göra vissa investeringar, (ii) göra vissa andra utbetalningar som omfattas av restriktioner, (iii) låta vissa panträtter uppkomma eller bestå samt (iv) sammangå eller konsolideras med andra enheter. Vidare är Bolagets Euro Medium Term Note-program föremål för ett negativåtagande varmed Bolaget, Volvo Car Corporation och dessas större dotterbolag, med vissa överenskomna undantag, åtar sig att inte

ställa, eller låta bestå, någon som helst säkerhet för skuldsättning i form av obligationer, osäkrade obligationer, förlagslån, aktielån, certifikat eller andra instrument som är, eller är avsedda att vara, noterade på, eller föremål för handel vid, en börs eller annan värdepappersmarknad eller en garanti utfärdad av en person avseende sådan skuldsättning som nämns ovan.



### Eventualförpliktelser

I nedanstående tabell visas Volvo Car Groups eventualförpliktelser per angivna datum:

MSEK	30 juni		31 december		
	2021	2020	2020	2019	2018
Garantier till försäkringsbolaget FPG	176	169	173	164	150
Rättstvister	132	54	61	48	111
Övriga tvister	351	423	410	423	315
Borgensåtaganden	59	59	59	76	33
Övriga eventualförpliktelser <sup>1)</sup>	296	191	314	162	118
<b>Summa</b>	<b>1 014</b>	<b>896</b>	<b>1 017</b>	<b>873</b>	<b>727</b>

1) Utöver ovan eventualförpliktelser finns andra förpliktelser och garantier som inte redovisas eftersom sannolikheten för ett utflöde av resurser är ytterst liten.

Per den 30 juni 2021 hade Volvo Car Group, med undantag av vad som redovisats i detta avsnitt, inga andra skuldförbindelser, lån, skulder, inteckningar, eventualförpliktelser eller garantier.

### Kontraktuella förpliktelser

I nedanstående tabell redovisas Volvo Car Groups kontraktuella förpliktelser och åtaganden per den 30 juni 2021:

MSEK	Inom 1 år	Senare än	Senare än	Summa
		1 år men inom 5 år	5 år	
Banklån	5 547	2 533	238	8 318
Obligationer	3 000	13 124	5 056	21 180
<b>Summa</b>	<b>8 547</b>	<b>15 657</b>	<b>5 294</b>	<b>29 498</b>

### Arrangemang utanför balansräkningen

Utöver de eventualförpliktelser som beskrivits ovan har Volvo Car Group vissa arrangemang utanför balansräkningen, exempelvis avseende inköpsvolym i förhållande till leverantörer som förpliktar Volvo Car Group att köpa en viss minsta volym från komponentleverantörer, oavsett hur efterfrågan påverkas av externa faktorer. Volvo Car Groups köpåtaganden uppgick per den 30 juni 2021 till 1 177 MSEK. Eftersom ingen utlösande händelse har förekommit och risken med sådana åtaganden har bedömts vara mycket liten redovisar Koncernen inte några eventualförpliktelser avseende sådana åtaganden. Med undantag av de oredovisade åtaganden som beskrivs i föregående mening har Volvo Car Group per den 30 juni 2021 inga väsentliga arrangemang utanför balansräkningen. Utöver det ovan nämnda förväntar sig Volvo Car Group att i framtiden kunna erbjuda sina kunder en ny finansieringslösning parallellt med Koncernens nuvarande finansieringslösningar, utanför balansräkningen. För mer information, se "Verksamhet–Kommersiell verksamhet–Finansieringsprogram".

### Kvantitativa och kvalitativa upplysningar om marknadsrisk

Volvo Car Group är inom ramen för den löpande verksamheten föremål för en rad marknadsrisk kopplade till förändringar i valutakurser, räntor och råvarupriser. För en utförligare beskrivning av Volvo Car Groups policyer för hantering av marknadsrisker, se "Not 20 – Finansiell risk och finansiella instrument" på sida F-50–F-61 i "Historisk finansiell information".

### Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål

Volvo Car Groups väsentliga redovisningsprinciper beskrivs i noterna till Koncernens finansiella rapporter, se "Historisk finansiell information". Vid tillämpningen av dessa principer och inför upprättandet av finansiella rapporter gör Volvo Car Groups företagsledning antaganden som anses vara rimliga. Dessa uppskattningar och antaganden kan dock komma att skilja sig från det verkliga framtida utfallet. Uppskattningarna baseras på Volvo Car Groups tidigare erfarenheter, villkoren i befintliga kontrakt, information som är tillgänglig från externa källor och andra faktorer, alltefter vad som anses lämpligt. Volvo Car Group uppdaterar regelbundet de uppskattningar som används för redovisningsändamål, baserat på Koncernens senaste bedömning av affärsklimatet och de allmänna ekonomiska förhållanden samt förväntad utveckling av dessa.

Volvo Car Group anser att följande redovisningsprinciper, som bland annat inkluderar företagsledningens bedömningar och uppskattningar, är de viktigaste för att förstå och utvärdera Koncernens redovisade resultat.

#### Intäktsredovisning

**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 minimera 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 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 fram till redovisningsperiodens slut.

**Restvärdesgarantier.** Koncernen är exponerad för restvärdesgarantier vilket kan innebära en potentiell förlust för Koncernen om det framtida marknadsvärdet på en begagnad bil 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 och liknande.

**Återköpsåtagande.** Bilar som har sålts innehållande ett återköpsåtagande redovisas i Koncernens balansräkning som en anläggningstillgång avseende operationell leasing eller som lager beroende på kontraktperiodens längd. Under kontraktperioden 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, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations- och rekonditioneringskostnader m.m. Vid behov justeras bilens värde i balansräkningen, vilket kan påverka framtida avskrivningsbelopp.

### Leasing

IFRS 16 kräver att Volvo Car Group gör bedömningar och uppskattningar när leasingperioden för kontrakten ska fastställas, speciellt vid hyresavtal för lokaler. Exempel på faktorer som beaktas när leasingperioden fastställs är om Koncernen, i egenskap av leasetagetare, har gjort investeringar för att förbättra den leasade tillgången eller anpassa den till de krav som ställs från verksamheten och/eller den leasade tillgångens betydelse för Koncernens verksamhet.

**Leasingperiod.** För att bedöma leasingperioden har företagsledningen beaktat relevanta fakta och omständigheter för att avgöra om det finns ett ekonomiskt incitament att nyttja en förlängningsoption eller att inte nyttja en option att avsluta ett avtal. Bedömningen av leasingperioden prövas om det sker någon väsentlig hän-delse eller förändring.

**Diskonteringsränta.** Volvo Car Group har en fastlagd process för att fastställa diskonteringsränta med hjälp av en lämplig industriell avkastningskurva. Vidare beaktas till exempel Koncernens kreditrisk, justering för valutaeffekter, leasingperiod och den ekonomiska miljön.

### Statliga stöd

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 kontraktperioden.

### Innehav i joint ventures och intresseföretag

Vad gäller intresseföretag sker en viktig bedömning i de fall då Koncernen har mindre än 20 procent av rösträtten men ändå skulle kunna ha ett betydande inflytande över ett företag till följd av andra faktorer och omständigheter, såsom aktieägaravtal, andra marknadsbaserade antaganden eller andra samband. Baserat på dessa faktorer och omständigheter görs en bedömning av huruvida Volvo Car Group har ett betydande inflytande eller inte. För närvarande redovisar Koncernen inga intresseföretag där rösträtten är lägre än 20 procent.

Vad gäller joint ventures sker en bedömning av huruvida det verkligen existerar ömsesidig kontroll beaktat de omständigheter som föreligger.

### 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 m.m. 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.

### Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar med bestämda nyttjandeperioder skrivs av linjärt över nyttjandeperioden. Ledningen utvärderar regelbundet betydande tillgångars 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 endast om det föreligger en indikation på att värdet har sjunkit. Immateriella tillgångar med obestämda nyttjandeperioder, såsom varumärken, goodwill och andra immateriella tillgångar som ännu ej är färdiga att tas i bruk, prövas årligen eller när det föreligger en indikation på att värdet har sjunkit.

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 om relevanta för att fastställa värdet. De uppskattade framtida kassaflödena baseras på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållanden 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.

### Finansiella instrument

Vid redovisning av finansiella instrument måste vissa uppskattningar och bedömningar göras:

*Tillämpad affärsmodell vad gäller värdering av räntebärande tillgångar:* Det huvudsakliga syftet vad gäller innehavet av räntebärande tillgångar är att erhålla avtalsenliga kassaflöden bestående av ränta och nominellt belopp. Räntebärande tillgångar säljs inte i den omfattning som krävs för att ifrågasätta denna affärsmodell. Majoriteten av räntebärande tillgångar värderas därför till upplupna anskaffningsvärden.

*Borttagande av 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.

*Redovisning av verkligt värde vad gäller innehav av andra långfristiga värdepappersinnehav:* Värdepappersinnehav (exempelvis innehav av aktie-relaterade värdepapper) inkluderar onoterade värdepapper som är svåra att löpande värdera till verkligt värde. Dessa omvärderas varje gång en transaktion genomförs och ett aktuellt värde blir tillgängligt.

### Ersättning till anställda efter avslutad anställning

Värdet av förmånsbestämda planer fastställs genom aktuariella beräkningar som utförs av oberoende aktuarier. Beräkningarna 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 pensionsförpliktelserna. 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.

### Kortfristiga och långfristiga avsättningar

*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 baserade på historiska mönster och utveckling. Återbetalningar från leverantörer som minskar Volvo Car Groups garantikostnader redovisas i den mån de anses vara sannolika, baserat på historisk erfarenhet.

### Eventualförpliktelser

*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 framställs 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, förutsatt att risken uppfyller villkoren för att redovisas som en sådan förpliktelse.

*Skatteprocesser.* I likhet med andra globala företag blir Volvo Car Group från tid till annan involverat i skatteprocesser av varierande omfattning och i olika stadier. Processerna utvärderas löpande och avsättningar görs när det är sannolikt att ytterligare skatt måste betalas och en tillförlitlig uppskattning av beloppet kan göras. I de fall det inte är sannolikt att ytterligare skatt måste betalas redovisas en eventualförpliktelse, såvida inte sannolikheten är ytterst liten.

### Rörelsesegment

Regionerna anses inte utgöra 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.

# Kapitalstruktur, skuldsättning och annan finansiell information

## Eget kapital och skuldsättning

I tabellerna nedan redovisas Volvo Car Groups kapitalstruktur och räntebärande nettoskuldsättning per den 30 september 2021 på (i) faktisk basis och (ii) justerad basis för att reflektera:

- Nyemissionen av stamaktier av serie B som Bolaget kommer att genomföra som en del av Erbjudandet (under antagande om att Erbjudandepriiset motsvarar det lägsta priset i Prisintervallet) (se "Aktier och aktiekapital–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Nyemission av stamaktier av serie B som en del av Erbjudandet"),
- apportemissionen av stamaktier av serie B i Bolaget mot betalning i form av aktier i dotterbolaget Volvo Car Corporation för utbyte av aktier i Volvo Car Corporation, som innehas av ett antal nuvarande och tidigare medlemmar i koncernledningen och styrelsen till följd av deras deltagande i ett tidigare investeringsprogram i Volvo Car Corporation, mot aktier i Bolaget ("Apport-

- emissionen") (under antagande om att Erbjudandepriiset motsvarar det lägsta priset i Prisintervallet) (se "Aktier och aktiekapital–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med erbjudandet–Apportemission för utbyte av aktier i Volvo Car Corporation mot aktier i Bolaget" och "Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Tidigare aktierelaterat investeringsprogram i Volvo Car Corporation"), och
- inlösen av preferensaktier av serie C i Bolaget genom en minskning av Bolagets aktiekapital, fondemissionen som genomförs för att återställa aktiekapitalet efter nämnda minskning och en riktad nyemission av stamaktier av serie B till Preferensaktieägarna<sup>1</sup> (under antagande om att Erbjudandepriiset motsvarar det lägsta priset i Prisintervallet) (se "Aktier och aktiekapital–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Förändringar relaterade till Preferensaktierna").

## Eget kapital och skulder

MSEK	30 september 2021 Faktisk	Justeringar hänförliga till Nyemissionen <sup>1)</sup>	Justeringar hänförliga till Apportemissionen <sup>2)</sup>	Justeringar hänförliga till inlösen av preferensaktier, fondemissionen och den riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna <sup>3)</sup>	30 september 2021 Justerad
<b>Summa kortfristiga skulder</b> (inklusive den kortfristiga delen av långfristiga skulder) <sup>4)</sup>	<b>8 450</b>				<b>8 450</b>
För vilka garanti ställts <sup>5)</sup>	–				–
Mot annan säkerhet <sup>6)</sup>	–				–
Utan garanti/utan säkerhet <sup>7)</sup>	8 450				8 450
<b>Summa långfristiga skulder</b> (exklusive den kortfristiga delen av långfristiga skulder) <sup>8)</sup>	<b>20 880</b>				<b>20 880</b>
Garanterade <sup>5)</sup>	–				–
Med säkerhet <sup>6)</sup>	–				–
Utan garanti/utan säkerhet <sup>7)</sup>	20 880				20 880
<b>Eget kapital</b>	<b>71 871</b>	<b>25 000</b>	<b>91</b>	<b>316</b>	<b>97 278</b>
Aktiekapital	51	10	0	2	63
Reservfond(er)	19 949	24 990	91	314	45 345
Övriga reserver <sup>9)</sup>	51 871				51 871
<b>Totalt</b>	<b>101 201</b>	<b>25 000</b>	<b>91</b>	<b>316</b>	<b>126 608</b>

1) Under ovan angivna antagande kommer Nyemissionen att öka Bolagets aktiekapital med 10 MSEK genom emission av 471 698 113 nya stamaktier av serie B, var och en med ett kvotvärde om 0,0204555176 SEK, till en teckningskurs om 53 SEK per aktie. Överkursen i Nyemissionen kommer att öka Bolagets överkursfond med 24 990 MSEK före transaktionskostnader.

2) Under ovan angivna antagande kommer Apportemissionen innebära att Bolagets aktiekapital ökar med 35 222 SEK genom emission av 1 721 903 nya stamaktier av serie B, var och en med ett kvotvärde om 0,0204555176 SEK till en teckningskurs om 53 SEK per aktie. Överkursen i Apportemissionen kommer att öka Bolagets överkursfond med 91 MSEK.

3) Under ovan angivna antagande kommer inlösen av preferensaktierna av serie C i Bolaget medföra att Bolagets aktiekapital minskar med 1 MSEK och att Bolagets fria egna kapital minskar med 5 010 MSEK. Fondemissionen kommer att medföra att Bolagets aktiekapital ökar med 1 MSEK genom överföring av motsvarande belopp från Bolagets fria egna kapital. Den riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna medföra att Bolagets aktiekapital kommer att öka med 2 MSEK genom emission av 100 443 786 nya stamaktier av serie B, var och en med ett kvotvärde om 0,0204555176 SEK, till en teckningskurs om 53 SEK per aktie. Överkursen i den riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna kommer att öka Bolagets överkursfond med 5 321 MSEK.

4) Summan av kortfristiga skulder består av kortfristiga obligationslån och kortfristiga skulder till kreditinstitut.

5) Skuld som garanteras av dotterbolag inom Koncernen inkluderas inte i posten.

6) De säkerställda skulderna består av fastighetslån där fastigheter har pantsatts och inkluderats i posten skulder till kreditinstitut.

7) Skulderna utan garanti/utan säkerhet består av skulder till kreditinstitut och obligationslån.

8) Summan av långfristiga skulder utan garanti/utan säkerhet består av långfristiga obligationslån och långfristiga skulder till kreditinstitut.

9) Inkluderar periodens resultat för de första nio månaderna 2021 om 11 919 MSEK, varav 1 488 MSEK var hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande.

1) Folksam och AMF.

**Nettoskuldsättning<sup>1)</sup>**

MSEK	30 september 2021 Faktisk	Justeringar hänförliga till Nyemissionen <sup>2)</sup>	Justeringar hänförliga till Apportemissionen <sup>3)</sup>	Justeringar hänförliga till inlösen av preferensaktier, fondemissionen och den riktade nyemis- sionen till Preferens- aktieägarna <sup>4)</sup>	30 september 2021 Justerad
(A) Kassa och bank	36 197	25 000			61 197
(B) Andra likvida medel <sup>5)</sup>	5 209				5 209
(C) Övriga finansiella tillgångar <sup>6)</sup>	890				890
<b>(D) Likviditet (A)+(B)+(C)</b>	<b>42 296</b>	<b>25 000</b>			<b>67 296</b>
(E) Kortfristiga finansiella skulder ( <i>inklusive skuldinstrument, men exklusive den kortfristiga andelen av långfristiga finansiella skulder</i> ) <sup>7)</sup>	7 068				7 068
(F) Kortfristig andel av långfristiga finansiella skulder <sup>8)</sup>	1 382				1 382
<b>(G) Kortfristig finansiell skuldsättning (E)+(F)</b>	<b>8 450</b>				<b>8 450</b>
<b>(H) Kortfristig finansiell skuldsättning netto (G)-(D)</b>	<b>-33 846</b>	<b>-25 000</b>			<b>-58 846</b>
(I) Långfristiga finansiella skulder ( <i>exklusive kortfristig andel och skuldinstrument</i> )	2 698				2 698
(J) Skuldinstrument <sup>10)</sup>	18 182				18 182
(K) Långfristiga leverantörsskulder och andra skulder	–				–
<b>(L) Långfristig finansiell skuldsättning (I)+(J)+(K)</b>	<b>20 880</b>				<b>20 880</b>
<b>(M) Total finansiell skuldsättning (H)+(L)</b>	<b>-12 966</b>	<b>-25 000</b>			<b>-37 966</b>

1) Den finansiella skuldsättningen innefattar inte skulder hänförliga till leasing.

2) Under ovan angivna antagande kommer Nyemissionen innebära att Volvo Car Group tillförs 25 000 MSEK före transaktionskostnader genom emission av 471 698 113 nya stamaktier av serie B till en teckningskurs om 53 SEK per aktie.

3) Eftersom Apportemissionen genomförs mot betalning i form av aktier i Volvo Car Corporation inverkar den inte på Volvo Car Groups nettoskuldsättning.

4) Inlösen av preferensaktier av serie C i Bolaget genom en minskning av Bolagets aktiekapital, fondemissionen och den riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna inverkar sammantaget inte på Volvo Car Groups nettoskuldsättning.

5) Innefattar kortfristiga placeringar, företagscertifikat och bankaccepter.

6) Innefattar finansiella instrument värderade till verkligt värde via resultaträkningen.

7) Innefattar kortfristiga skulder till kreditinstitut och kortfristiga obligationslån, exklusive den kortfristiga andelen av långfristiga finansiella skulder.

8) Innefattar den kortfristiga andelen av långfristiga skulder till kreditinstitut och långfristiga obligationslån.

9) Innefattar långfristiga skulder till kreditinstitut.

10) Innefattar långfristiga obligationslån.

**Eventualförpliktelser**

Per den 30 september 2021 uppgick Volvo Car Groups eventualförpliktelser (garantier och åtaganden som uppkom inom ramen för den löpande verksamheten) till 548 MSEK. Se även "Kommentarer till den finansiella utvecklingen—Skuldsättning—Eventualförpliktelser".



# Styrelse, ledningsgrupp och revisor

## Styrelse

Enligt Bolagets bolagsordning ska styrelsen bestå av lägst tre och högst tolv ledamöter, utan suppleanter, valda av aktieägarna på bolagsstämma. Därutöver har arbetstagarorganisationer enligt lag rätt att utse arbetstagarrepresentanter. Styrelsen består för närva-

rande av tolv bolagsstämموvalda ledamöter valda av årsstämman 2021 för tiden intill slutet av årsstämman 2022, samt två ledamöter och två suppleanter utsedda av arbetstagarorganisationer.<sup>1</sup>

Namn	Uppdrag	Ledamot sedan	Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen	Oberoende i förhållande till Bolagets större aktieägare	Revisionskommitté	Personal- och hållbarhetskommitté	Produktstrategi- och investeringskommitté	Kommitté för kommersiell transformation	Aktieinnehav efter Erbjudandet <sup>1)</sup>
Eric Li	Ordförande	2010	Nej	Nej					2 355 371 901 <sup>2)</sup>
Lone Fønss Schrøder	Vice ordförande	2010	Ja	Nej	Ordförande				24 173 <sup>4)</sup>
Betsy Atkins	Ledamot	2016	Ja	Ja		Ledamot	Ledamot		9 297 <sup>4)</sup>
Michael Jackson	Ledamot	2018	Ja	Ja	Ledamot			Ordförande	9 762 <sup>4)</sup>
Thomas Johnstone	Ledamot	2015	Ja	Ja		Ordförande	Ledamot		5 463 <sup>4)</sup>
Daniel Li	Ledamot	2012	Ja	Nej	Ledamot				–
Diarmuid O'Connell	Ledamot	2021	Ja	Ja					1 162 <sup>4)</sup>
Håkan Samuelsson	Ledamot, koncernchef och VD	2010	Nej	Ja			Ledamot		1 322 529 <sup>3) 5)</sup>
Jonas Samuelson	Ledamot	2020	Ja	Ja				Ledamot	2 530 <sup>4)</sup>
Lila Tretikov	Ledamot	2021	Ja	Ja					1 162 <sup>4)</sup>
Winfried Vahland	Ledamot	2019	Ja	Ja			Ordförande		8 367 <sup>4)</sup>
Xingsheng (Jim) Zhang	Ledamot	2018	Ja	Ja		Ledamot		Ledamot	40 333 <sup>3) 4)</sup>
Glenn Bergström	Ledamot*	2009	–	–					384 <sup>4)</sup>
Jörgen Olsson	Ledamot*	2016	–	–					402 <sup>4)</sup>
Anna Margitin	Suppleant*	2017	–	–					213 <sup>4)</sup>
Björn Olsson	Suppleant*	2010	–	–					213 <sup>4)</sup>

\*) Arbetstagarrepresentant

1) Eget samt närtstående fysiska och juridiska personers innehav efter Erbjudandet.

2) Baserat på antagandet att Erbjudandepriiset motsvarar mittpunkten i Prisintervall, att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och att Erbjudandet utökas till fullo. Baserat på antagandet att Erbjudandepriiset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet, att Övertilldelningsoptionen inte utnyttjas och att Erbjudandet inte utökas kommer aktieinnehavet att uppgå till 2 500 000 000 aktier. För mer information, se "Aktier och aktiekapital–Ägarstruktur".

3) Baserat på antagandet att aktier i Volvo Car Corporation kommer att tillföras Bolaget i utbyte mot nyemitterade stamaktier av serie B i Bolaget i samband med Erbjudandet (se "Aktier och aktiekapital–Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Tidigare aktierelaterat investeringsprogram i Volvo Car Corporation").

4) Inkluderar aktier som ska förvärfvas för styrelsens engångsbetalning, baserat på de antaganden som anges i "Bolagsstyrning–Styrelse–Ersättning till styrelsen–Engångsbetalning till styrelsen".

5) Inkluderar aktier som ska förvärfvas för Ledningens engångsbetalning, baserat på de antaganden som anges i "Bolagsstyrning–VD och koncernledningen–Ersättning till koncernledningen–Engångsbetalning till koncernledningen och andra ledande befattningshavare".

1) Arbetstagarorganisationen IF Metall har informerat Bolaget att den avser att utse Adrian Avdullahu till arbetstagarrepresentant med verkan från och med november 2021.



**Eric Li (Li Shufu)**

Född 1963. Styrelseordförande och styrelseledamot sedan 2010.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Kandidatexamen i Management Engineering, Harbin University of Science and Technology, Kina. Masterexamen i maskinteknik, Yanshan University, Kina. Tidigare VD på Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Styrelseuppdrag. Grundare av Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseordförande i Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd, Geely Technology Group Co. Ltd, Zhejiang Geely New Energy Commercial Vehicles Group Co. Ltd, Geely Talents Development Group Co. Ltd och smart Automobile Co. Ltd. Styrelseledamot i Geely Group Limited, Geely Auto Group Co. Ltd, Geely Sweden Holdings AB och Polestar Automotive Holding Limited.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i Sanya Oriental Tourism Co.

*Inte oberoende i förhållande till Bolaget, koncernledningen eller Bolagets större aktieägare.*



**Lone Fønss Schrøder**

Född 1960. Styrelsens vice ordförande sedan 2018 och styrelseledamot sedan 2010. Ordförande i revisionskommittén.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Juristexamen från Köpenhamns universitet, Danmark. Masterexamen i Ekonomi från Copenhagen Business School, Danmark. Studier inom Flyg-

och försäkringsrätt på London Polytechnics (Numera University of Westminster), Storbritannien. Studier inom Blockchain på MIT Sloan School of Management, USA. Studier inom Management på IMD Business School, Schweiz. Över 20 års erfarenhet av olika ledande befattningar hos A.P Möller Maersk A/S. Före detta koncernchef och verkställande direktör på Wallenius Lines. Tidigare erfarenhet som senior advisor på Credit Suisse.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Verkställande direktör för Concordium AG

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Vice ordförande i styrelsen för Akastor ASA. Styrelseledamot i Aker Solutions ASA, Aker Horizons ASA, Queen's Gambit Growth Capital (SPAC), Geely Sweden Holdings AB and CSL Group, Inc. Ledamot i tillsynsmyndigheten av INGKA Holding B.V. Ledamot i EMEA rådgivande styrelsen för ServiceNow, Inc. Ägare av Engelberg Zug Financial Group AG, Cashworks AG and Fredlyst Aps.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** Ordförande i styrelsen för Saxo Bank A/S. Styrelseledamot i Valmet Ovi, Bilfinger SE.

*Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen men inte i förhållande till Bolagets större aktieägare.*



**Betsy Atkins**

Född 1953. Styrelseledamot sedan 2016. Ledamot i personal- och hållbarhetskommittén och produktstrategi- och investeringskommittén.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Kandidatexamen i humaniora, University of Massachusetts, USA.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo**

**Car Group:** Grundare av Baja Group.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseledamot i Wynn Resorts Ltd. och SL Green Realty Corp.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i JAMF Holding Group, Schneider Electric SA, Cognizant Technology Solutions Corp, Covetrus, Inc. och HD Supply Holdings, Inc.

*Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.*



**Michael Jackson**

Född 1962. Styrelseledamot sedan 2018. Ordförande i kommittén för kommersiell transformation och ledamot i revisionskommittén.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Kandidatexamen i naturvetenskap (Hons) med inriktning Electrical and Electronic Engineering, University College London, Storbritannien. Tidigare

erfarenhet från olika positioner inom Digital Mobile Communications, Motorola, NKT och Tele2. Före detta COO för Skype och delägare på Mangrove Capital Partners.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Specialistkonsult till flertalet teknologiföretag i tidig eller tillväxtfas samt styrelseuppdrag för större företag.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseledamot i Infiniq Europe SA och Kneip Communications SA. Ledamot i Supervisory Board för Luminor Bank AS.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i AXA Insurance Plc, Blockchain Luxembourg S.A., Echobox UK Ltd., Churchdesk A/S, Architas Investments Ltd och AXA Health Plc.

*Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.*



**Thomas Johnstone**

*Född 1955. Styrelseledamot sedan 2015. Ordförande i personal- och hållbarhetskommittén och ledamot i produktstrategi- och investeringskommittén.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Filosofie magister, University of Glasgow, Storbritannien. Hedersdoktor i filosofi, University of South California,

USA. Hedersdoktor i naturvetenskap, Cranfield University, Storbritannien. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom SKF-koncernen, såsom koncernchef och VD.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Styrelseuppdrag.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseordförande i Husqvarna AB, Combient AB, Collegial AB, Wärtsilä Oyj Abp, The British Swedish Chamber of Commerce, Engelska Skolan i Göteborg och Tom J Consulting AB. Styrelseledamot i Northvolt AB och Investor AB.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i Frölunda Hockey Utveckling AB och Hedens Invest i Göteborg AB.

*Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.*



**Daniel Li (Li Donghui)**

*Född 1970. Styrelseledamot sedan 2012. Ledamot i revisionskommittén.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Kandidatexamen i filosofi, Renmin University, Kina. Masterexamen i Management Engineering, Beijing Institute of Machinery Industry, Kina. MBA, Kelly School of Business, Indiana University, USA. Tidigare VP och CFO för Zhe-

jiang Geely Holding Group Co. Ltd. Tidigare erfarenhet från positioner inom redovisning, finansiering och företagsledning, såsom CFO och General Manager för flera företag, inklusive Guanxi Liugong Machinery Co. Ltd, China Academy of Post and Telecommunication, Cummins Inc., BMW Brilliance Automotive Ltd., ASIMCO Braking System (Guangzhou) Co. Ltd. och ASIMCO Braking System (Zhuhai) Co. Ltd.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** VD för Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseordförande i Lotus Group International Limited. Styrelseledamot i Saxo Bank A/S, Proton Holdings Berhad, Polestar Automotive Holding Limited och Lynk & Co Investment Co., Ltd. Oberoende styrelseledamot i YTO Express (International) Holdings Ltd.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Oberoende styrelseledamot i China CYTS Tours Holding Co. Ltd. *Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen men inte i förhållande till Bolagets större aktieägare.*



**Diarmuid O'Connell**

*Född 1963. Styrelseledamot sedan 2021.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Kandidatexamen i History and Government, Dartmouth College, USA.

Magisterexamen i Foreign Policy and Political Economy, University of Virginia, USA. MBA i strategi och finans, Kellogg Graduate School of Management, USA. Studier i marknadsföring vid McCann School of Business & Technology, USA. Tidigare erfarenhet från Accenture Consulting, Real Time Learning, Young & Rubicam och USAs utrikesdepartement. Flertalet ledande positioner inom Tesla. Medlem i ledningsgruppen för Fair Financial Corp. Energi/mobilitetskonsult för Antin Infrastructure Partners.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Energikonsult för Norsk Hydro ASA.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Ledamot i Supervisory Board för Albemarle Corp, Dana Inc. Technology and Energy Transition Corporation och Mobility House AG.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** – *Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.*



**Håkan Samuelsson**

*Född 1951. Koncernchef och VD. Styrelseledamot sedan 2010. Ledamot i produktstrategi- och investeringskommittén.*

Se ”–Koncernledning” nedan.

*Oberoende i förhållande till Bolagets större aktieägare men inte i förhållande till Bolaget och koncernledningen.*



**Jonas Samuelson**

*Född 1968. Styrelseledamot sedan 2020. Ledamot i kommittén för kommersiell transformation.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Ekonomie magister, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Sverige.

Tidigare erfarenhet inom finans från positioner inom Saab Automobile AB och General Motors Corporation. Före detta CFO för Munters AB samt CFO, COO och VD Major Appliances EMEA för AB Electrolux.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** VD för AB Electrolux.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseledamot i AB Electrolux, Axel Johnson AB och Ideella Föreningen Teknikföretagen i Sverige med firma Föreningen Teknikföretagen i Sverige.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i Polygon AB.

*Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.*



**Lila Tretikov**

Född 1978. Styrelseledamot sedan 2021.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Studier i datavetenskap, University of California Berkeley, USA. Studier vid SAAD School of Business, University of Oxford, Storbritannien. Tidigare VD för Engie SA, Terrawatt Initiative och Wikimedia Foundation. Tidigare erfarenhet inkluderar flertalet seniora positioner inom SugarCRM Inc., Software General Manager för Evolving Systems Inc., Digital General Manager för Bank of America och grundare av GrokDigital.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Corporate VP och vice CTO för Microsoft.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseledamot i Xylem Inc., Onfido Limited, Affinifi och Cervest Limited. Ledamot i Advisory Board för Capgemini SE. Grundare och styrelseledamot i nam.R S.A.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** – Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.



**Winfried Vahland**

Född 1957. Styrelseledamot sedan 2019. Ordförande i produktstrategi- och investeringskommittén.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Masterexamen i maskinteknik och företagsekonomi, Technical University THD Darmstadt, Tyskland, MBA, GMI Engineering & Management Institute, Michigan, USA, Advisory professor, Shanghai Tongji University, Kina. Hedersdoktor i ekonomi, University of Economics i Prague, Tjeckien. Hedersdoktor i maskinteknik, Dalian University of Technology, Kina. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom Volkswagen-koncernen, såsom VD och koncernchef för Volkswagen Group China och Executive VP Finance and Strategy för Volkswagen America do Sul, São Paulo, Brasilien, Före detta styrelseordförande i Skoda Auto, Tjeckien. Flera års erfarenhet från General Motors i USA och Tyskland som Head of Project Controlling, Adam Opel AG, Rüsselsheim/Zürich.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Styrelseuppdrag.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Ordförande i Supervisory Board för Eldor Corporation S.p.A. och EuroCar AG. Styrelseledamot i Proton Holdings Berhad. Ledamot i Supervisory Board för Vibracoustic SE.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** – Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.



**Kingsheng (Jim) Zhang**

Född 1955. Styrelseledamot sedan 2018. Ledamot i personal- och hållbarhetskommittén och kommittén för kommersiell transformation.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Universitetsbetyg i Telecom Engineering och kandidatexamen i modern kommunikation, Beijing University of Posts & Telecommunications, Kina.

MBA, BI Norwegian School of Management, Norge. Masterexamen i Infocom Business Management, School of Management, Fudan University, Kina. Flera års erfarenhet som ingenjör och inom telekom som före detta ingenjör för Beijing Long Distance Telecom Office, Deputy Manager för China Telecom Construction Corporation samt Executive VP och Chief Marketing Officer för Ericsson (Kina). Tidigare erfarenhet från investeringsverksamhet som koncernchef och VD för Asiainfo Holdings, Inc. och ordförande för Beijing Link Capital Investment Co. Ltd. Före detta VD för North Asia Region inom den globala miljöorganisationen The Nature Conservancy.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Grundare av Daotong Investment Co., Ltd. Och Haiying Capital.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Ordförande för Forever Nature Capital Foundation. Styrelseledamot i ECARX Technology Co., Ltd.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** – Oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen samt Bolagets större aktieägare.



**Glenn Bergström**

Född 1955. Styrelseledamot sedan 2009. Representant för IF Metall.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Gymnasieexamen. Styrelseordförande för IF Metall, Volvo Car Group.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** –

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseordförande i VFF Pension Tjänstepensionsförening.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** –



**Jörgen Olsson**

Född 1968. Styrelseledamot sedan 2016. Representant för Unionen.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Gymnasieexamen. Ordförande inom Volvo Car Group.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** –

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** –

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** Arbetstagarrepresentant i styrelsen för Volvo Bil i Göteborg AB.





**Anna Margitin**

Född 1969. Styrelsesuppleant sedan 2016. Representant för Akademikerna.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:** Masterexamen i Fysik och Elteknik, Göteborgs Universitet, Sverige. Executive MBA i Affärsjuridik, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Sverige. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom Volvo Car Group,

inklusive Chief Program Engineer, Senior Director Business Quality, Senior Director Current Model Quality och Senior Director Customer Service.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Ordförande i Akademikernas koncernstyrelse, Volvo Car Group.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande: –**

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren): –**



**Björn Olsson**

Född 1963. Styrelsesuppleant sedan 2010. Representant för IF Metall.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:** Gymnasieexamen. Flera års erfarenhet som facklig representant.

**Huvudsakliga aktiviteter utanför Volvo Car Group:** Facklig representant för IF Metall.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande: –**

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren): –**



XC40 RECHARGE



**Ledningsgrupp**

Namn	Befattning/Ansvarsområde	Medlem i ledningsgruppen sedan	Anställd inom Volvo Car Group sedan	Aktieinnehav efter Ejudandet <sup>1)</sup>
Håkan Samuelsson	Koncernchef och VD	2012	2012	1 322 529 <sup>2) 3)</sup>
Björn Annwall	CFO (Chief Financial Officer)	2015	2015	139 546 <sup>2) 3)</sup>
Henrik Green	Product Creation	2016	1996	84 403 <sup>2) 3)</sup>
Maria Hemberg	General Counsel, Legal & Corporate Governance	2012	2012	45 665 <sup>2) 3)</sup>
Lex Kerssemakers	Commercial Operations	2004 <sup>4)</sup>	1984	20 569 <sup>3)</sup>
Anders Gustafsson	Americas	2017	2009	32 097 <sup>2)</sup>
Arek Nowinski <sup>1)</sup>	EMEA	2021	2004	13 853 <sup>3)</sup>
Xiaolin Yuan	APAC	2017	2010	–
Javier Varela	Engineering and Operations	2016	2016	81 521 <sup>2) 3)</sup>
Hanna Fager	Corporate Functions	2016	2002	42 763 <sup>2) 3)</sup>
Olivia Ross-Wilson <sup>1)</sup>	Communications	2021 <sup>5)</sup>	2021	–

\*) Rapporterar inte till VD.

1) Eget samt närstående fysiska och juridiska personers innehav efter Ejudandet.

2) Baserat på antagandet att aktier i Volvo Car Corporation tillförs Bolaget i utbyte mot nyemitterade stamaktier av serie B i Bolaget i samband med Ejudandet (se "Aktier och aktiekapital – Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m. – Tidigare aktierelaterat investeringsprogram i Volvo Car Corporation").

3) Inkluderar aktier som ska förvärfvas för ledningens engångsbetalning, baserat på de antaganden som anges i "Bolagsstyrning – VD och koncernledningen – Ersättning till koncernledningen – Engångsbetalning till ledningsgruppen och andra ledande befattningshavare".

4) Med ett avbrott på cirka två år under vilka Lex Kerssemakers var President för Volvo Car Overseas Corporation AB och inte en medlem av ledningsgruppen.

5) Anställningen påbörjas i december 2021.



**Håkan Samuelsson**

Född 1951. Styrelseledamot, koncernchef och VD. Styrelseledamot sedan 2010 och koncernchef och VD sedan 2012. Medlem i Produktstrategi- och investeringskommittén.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Masterexamen i Maskinteknik, Kungliga Tekniska Högskolan, Sverige. Tidigare VD för MAN AG. Tidigare

erfarenhet från ledningsbefattningar på Scania Group.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseordförande i Polestar Automotive Holding Limited. Styrelseledamot i Ideella föreningen Teknikarbetsgivarna i Sverige, Ideella föreningen Teknikföretagen i Sverige och Lynk & Co Investment Co., Ltd. Styrelsesuppleant i Volvo Trademark Holding Aktiebolag.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i Aktiebolaget Volvo, China-Euro Vehicle Technology Aktiebolag, Zenuity AB och Lynk & Co Europe AB. Styrelseordförande i Polestar Performance AB och Polestar Holding AB.

1) Håkan Samuelssons avtal som koncernchef och VD för Bolaget löper ut den 31 december 2022.



**Björn Annwall**

Född 1975. CFO sedan 2021.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Ekonomie magister, Handelshögskolan i Stockholm, Sverige. Före detta senior delägare på McKinsey & Co. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom Volvo Car Group, inklusive chef för EMEA och Senior VP Marketing, Sales and Service.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseledamot i AB Twenty Forty.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** Styrelseledamot i Zenuity AB.



**Henrik Green**

*Född 1973. Head of Product Creation sedan 2019.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Magisterexamen i datavetenskap, Chalmers tekniska högskola, Sverige. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom Volvo Car Group, inklusive Senior VP Research and Development, Senior VP Operations Planning and

Customer Service, VP Product Strategy and Vehicle Line Management och VP Vehicle Line Management Volvo Cars 40-series.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseordförande i GV Technology Sweden AB.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseordförande i Zenuity AB. Styrelseledamot i Polestar Holding AB.



**Maria Hemberg**

*Född 1964. General Counsel, Head of Group Legal and Corporate Governance sedan 2012.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Juris magisterexamen från Lunds universitet, Sverige. Tidigare bolagsjurist på AB SKF, advokat och senior biträdande jurist på Mannheimer Swartling Advokatbyrå och bolagsjurist på SCA

Hygiene Products AB.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande: –**

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i Sweden-China Trade Council Ekonomisk förening. Styrelsesuppleant i Lars & Christine Larsson Affärsutveckling AB.



**Lex Kerssemakers**

*Född 1960. Head of Commercial Operations sedan 2020.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Examen i Automotive Business Management, IVA Driebergen Business School, Nederländerna. Examen i Marketing Management, University of Eindhoven, Nederländerna. Global Leadership Program Senior Manage-

ment Ford Motor Company. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom Volvo Car Group, såsom Senior VP Direct Consumer Business, Senior VP EMEA & Global Commercial Operations, Senior VP Americas och VD och koncernchef Volvo Cars North America, Senior VP Product Strategy & Vehicle Line Management, President Volvo Car Overseas Corporation och Senior VP Brand, Business & Product Strategy.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseledamot i Volvofinans Bank AB och World of Volvo AB.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren): –**



**Anders Gustafsson**

*Född 1968. Head of Americas sedan 2017.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Executive Business Management, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Sverige. Studier i företagsledning, IHM Business School, Sverige. Studier vid Hult International Business School och MiL Institute

Stockholm. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom Volvo Car Group, inklusive Senior VP EMEA, President för Volvo Car Sverige AB och Vice President och Sales Director Nordic för Volvo Car Sverige AB. Före detta VD för Hertz First Rent a Car AB.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelsesuppleant i

Volvofinans Bank AB. Styrelseledamot i Svensk-Amerikanska Handelskammaren.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):**

Styrelseledamot i VH System AB.



**Arek Nowinski**

*Född 1976. Head of EMEA sedan 2021.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Magisterexamen i Finance and Banking, Warsaw School of Economics, Polen. Magisterexamen i internationell finans och investering, University of Derby, Storbritannien. Medlem i Association of Certified Chartered Account-

tants (ACCA). Före detta verkställande direktör för Volvo Cars Polen och chef för EMEA Product and Consumer Offer. Tidigare erfarenhet från finansbranschen som konsult på KPMG.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande: –**

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren): –**



**Xiaolin Yuan**

*Född 1969. Head of APAC sedan 2017.*

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:**

Kandidatexamen i filosofi, China Foreign Affairs University, Kina. Kandidatexamen i juridik, China Foreign Affairs University, Kina. Executive MBA, Tsinghua University, Kina. Tidigare erfarenhet av flertalet positioner inom Volvo Car Group,

inklusive Deputy Senior VP Asia Pacific, President of China Operations och Head of Chairman's Office.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande: –**

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren): –**



**Javier Varela**

Född 1964. Head of Engineering and Operations sedan 2016.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:** Studier i industriell ekonomi vid University of Vigo, Spanien. Före detta koncernchef och VD för PSA Peugeot Citroën Argentina och flertalet seniora positioner inom PSA-koncernen, såsom Industrial Strategy Coordinator,

Koncernchef och VD för PSA Argentina och Executive VP för Toyota Peugeot Citroën Automobiles verksamhet i Tjeckien.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelseledamot i GV Technology Sweden AB.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** –



**Hanna Fager**

Född 1975. Head of Corporate Functions sedan 2020.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:** Kandidatexamen i Human Resource Development, Labour Relations, Högskolan Väst, Sverige. Studier i arbetsrätt och EU-rätt vid Högskolan i Halmstad. Tidigare erfarenhet från flertalet positioner inom Volvo Car Group,

inklusive Senior Director HR Marketing, Sales & Services, VP HR, Centre of Expertise och VP Employee & Benefits.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** Styrelsesuppleant i Fager & Fager AB och Independent Interior Group Sweden AB.

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** –



**Olivia Ross-Wilson**

Född 1977. Head of Communication från och med december 2021.

**Utbildning och arbetslivserfarenhet:** Examen i Business Management, East Sydney College, Australien. Medlem i Page Society. IKEA New Leadership Programme. Kurs i Financial Markets Foundation Qualification (FMFQ). Global Communication Manager och medlem i Ingka Groups (IKEA Retail, Inga Centres och Ingka Investments) verkställande ledningsgrupp. Tidigare erfarenhet innefattar olika roller inom kommunikation, varumärkespositionering och marknadsföring såsom Global Sustainability Communication Manager hos IKEA, Communication Director hos Clinton Foundation, PR Manager hos Marks & Spencer Group Plc samt Account Director hos Ketchum Inc.

**Pågående styrelseuppdrag och liknande:** –

**Tidigare styrelseuppdrag och liknande (senaste fem åren):** –

**Övrig information om styrelse och ledningsgruppen**

Samtliga styrelseledamöter och ledningsgruppen kan nås via Bolagets adress (405 31 Göteborg, Sverige).

Det föreligger inte några familjeband mellan styrelseledamöterna och/eller ledningsgruppen. Ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare har dömts i något bedrägerirelaterat mål under de senaste fem åren. Ingen av dem har varit inblandad i någon konkurs, konkursförvaltning eller likvidation i egenskap av medlem av förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan eller ledande befattningshavare under de senaste fem åren. Utöver vad som anges nedan har inte någon anklagelse och/eller sanktion utfärdats av reglerings- eller tillsynsmyndigheter (inbegripet godkända yrkessammanslutningar) mot styrelseledamot eller ledande befattningshavare under de senaste fem åren. Ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare har heller under de senaste fem åren förbjudits av domstol att ingå som medlem i ett bolags förvaltnings-, lednings- eller tillsynsorgan eller från att utöva ledande eller övergripande funktioner hos en emittent.

Eric Li äger 91 procent av aktierna och rösterna i Geely Holding och är också yttersta ägare till andra bolag inom Geely-sfären. Därutöver är Daniel Li VD för Geely Holding och Xingsheng (Jim) Zhang är styrelseledamot i ECARX (som är en del av Geely-sfären). Se även "Riskfaktorer–Risker relaterade till Bolagets aktier och Erbjudandet–Huvudaktieägaren kan utöva ett betydande inflytande över Koncernen" och "Bolagsstyrning–Styrelse–Related Party Business Office".

Håkan Samuelsson, Henrik Green och Maria Hemberg äger indirekt aktier i Volvo Car Groups strategiska intresseföretag Polestar (se "Aktier och aktiekapital–Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Investeringsprogram avseende Polestar").

Thomas Johnstone är styrelseledamot i Northvolt. Han äger aktier och aktierelaterade finansiella instrument i Northvolt. Volvo Car Group och Northvolt har ingått en avsiktsförklaring avseende ett partnerskap för leveransen av battericeller och joint ventures avseende forskning och utveckling och produktion av battericeller (se "Legala frågor och kompletterande information–Väsentliga avtal–Joint venture-avtal m.m.–Planerat partnerskap och joint ventures med Northvolt"). Thomas Johnstone har varken deltagit i Volvo Car Groups eller Northvolts förhandlingar eller beslut avseende partnerskapet.

Bortsett från vad som ovan angetts har ingen styrelseledamot eller ledande befattningshavare några privata intressen eller andra uppdrag som kan stå i strid med de uppgifter de utför för Volvo Car Group. Som framgår ovan har dock ett flertal styrelseledamöter och ledande befattningshavare ekonomiska intressen i Volvo Car Group genom innehav av aktier.

**Revisor**

Deloitte AB (Box 33, 401 20 Göteborg, Sverige) är Volvo Car Groups revisor sedan 2010. Deloitte AB omvaldes på årsstämman 2021 för perioden intill slutet av årsstämman 2022. Jan Nilsson, auktoriserad revisor och medlem i FAR (branschorganisationen för revisorer i Sverige), är huvudansvarig revisor.

# Bolagsstyrning

## Bolagsstyrning inom Volvo Car Group

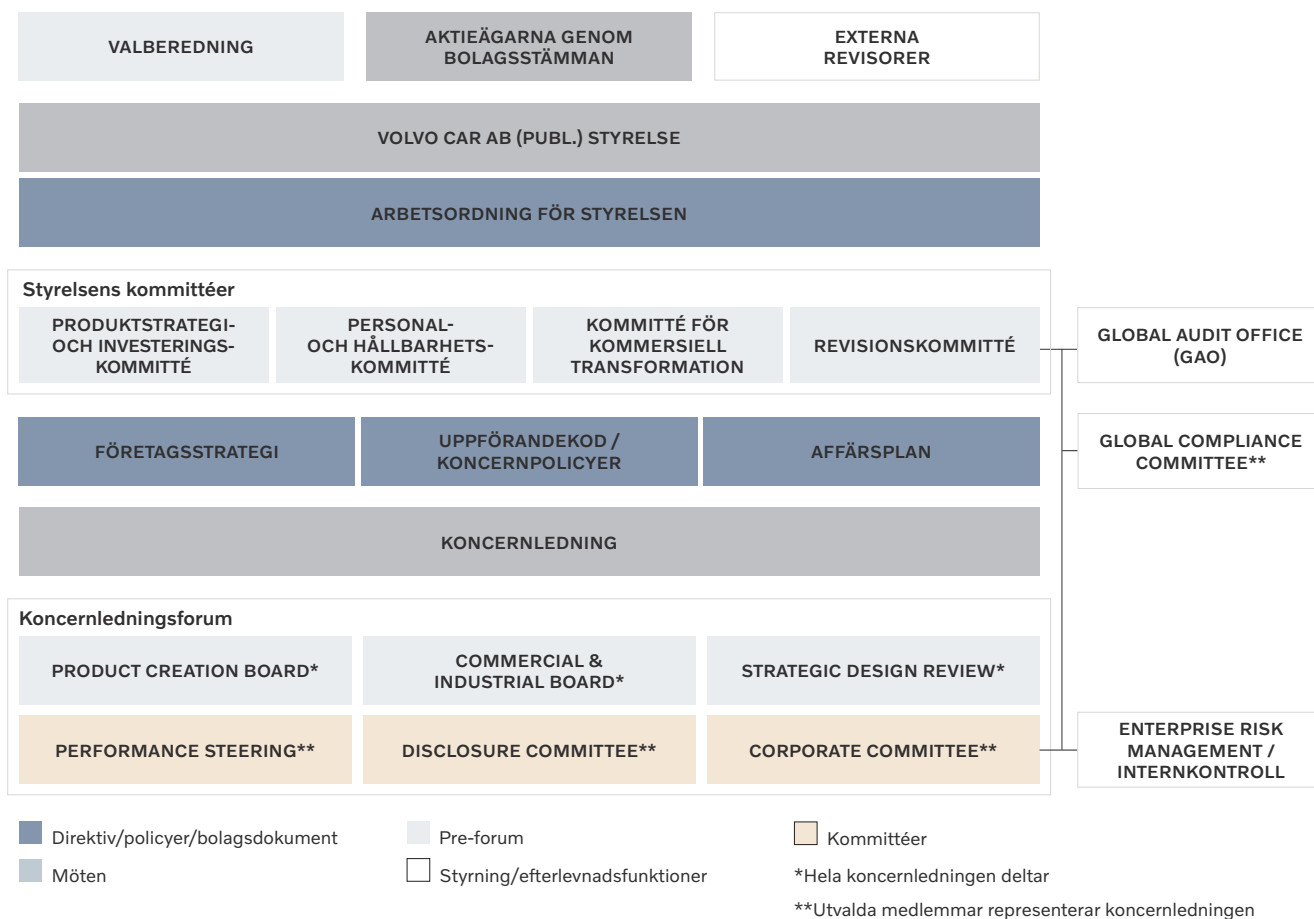
Volvo Car Groups bolagsstyrning syftar till att lägga en bra grund för ett aktivt och ansvarsfullt ägande, en lämplig ansvarsfördelning mellan olika företagsorgan samt god kommunikation med Bolagets alla intressenter. Volvo Car Groups principer för bolagsstyrning bygger på svensk lagstiftning (främst aktiebolagslagen och årsredovisningslagen), Bolagets bolagsordning, svensk kod för bolagsstyrning ("Koden") och Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter samt andra tillämpliga lagar och regelverk. Koden är baserad på principen "följ eller förklara," vilken innebär att företag inte alltid är skyldiga att tillämpa alla regler i Koden, utan de har friheten att välja alternativa lösningar som de anser vara bättre under deras speciella omständigheter, förutsatt att de rapporterar varje avvikelse, beskriver den alternativa lösningen och förklarar orsakerna till avvikelser. Volvo Car Group tillämpar principer för en sund bolagsstyrning och ansvarsfull affärsverksamhet samt Koden, utan avvikelse. Alla eventuella avvikelser från Koden kommer att redogöras för i Volvo Car Groups årliga bolagsstyrningsrapport.

Bolagets styrelse ansvarar för Volvo Car Groups organisation och förvaltningen av Koncernens angelägenheter globalt samt är skyldig att följa direktiv från bolagsstämman. Styrelsen kan utse kommittéer med specifika ansvarsområden och även i särskilda frågor dele-

gera till sådana kommittéer att fatta beslut i enlighet med de regler som fastställts av styrelsen. Volvo Car Groups styrelse har inrättat en Revisionskommitté, en Personal- och hållbarhetskommitté, en Produktstrategi- och investeringskommitté samt en tillfällig kommitté för kommersiell transformation. Styrelseordföranden leder styrelsens arbete och övervakar styrelsens uppfyllande av sina åtaganden. En vice styrelseordförande har utsetts till att stödja styrelseordförande när så behövs. Styrelsen antar varje år en arbetsordning för styrelsen, där principerna för styrelsens styrelsearbete och dess kommittéer beskrivs.

Koncernchefen för Volvo Car Group, som också är VD, utses av styrelsen för att hantera Koncernens löpande verksamhet och leda koncernledningen, under tillsyn av styrelsen. Koncernledningens roll är att bistå VD i det operativa arbetet inom Volvo Car Group. Koncernledningen har utsett egna styrgrupper (med ansvar för t.ex. produktstrategier, hållbarhet, volym- och produktionsplanering, företagsutveckling m.m. som utvecklas vidare i nedan bolagsstyrningsmodell) som ska hjälpa till att genomföra beslut och åtgärder. VD bär dock ansvaret för de åtgärder som dessa styrgrupper vidtar.

Volvo Car Groups bolagsstyrningsfunktioner beskrivs vidare i nedan modell.



### Bolagsstämma

Aktieägarna utövar sitt inflytande på bolagsstämman, Bolagets högsta beslutsfattande organ. Årsstämma hålls en gång per år inom sex månader efter varje räkenskapsårs slut. Beslut som fattas av aktieägare på bolagsstämmorna innefattar (i) antagande av principer för hur valberedningen, som nominerar ledamöter till Bolagets styrelse, ska utses, (ii) fastställande av antalet styrelseledamöter, styrelsens sammansättning och ersättning till styrelseledamöterna baserat på rekommendationer från valberedningen, (iii) utseende av externa revisorer, (iv) beslut om utdelning och (v) beslut om ändringar av bolagsordningen.

Utöver årsstämman kan extra bolagsstämma hållas vid behov. Vid årsstämman ska Bolagets aktieägare besluta i flera frågor, inklusive t.ex. fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen, dispositioner beträffande Bolagets vinst eller förlust, ansvarsfrihet gentemot Bolaget för styrelseledamöterna och VD, val av styrelseledamöter (inklusive styrelsens ordförande), fastställande av revisorer och av ersättning till styrelse och revisorer samt riktlinjer för ersättning till VD och andra medlemmar i ledningsgruppen. Därutöver kan Bolagets aktieägare besluta i frågor som är viktiga för Bolaget vid årsstämman, som exempelvis ändringar i bolagsordningen.

Kallelse till årsstämman, liksom extra bolagsstämmor i vilka frågor om ändring av bolagsordningen kommer tas upp, ska sändas ut senast fyra veckor före bolagsstämman, och tidigast sex veckor före densamma. Kallelse till övriga extra bolagsstämmor ska sändas ut senast tre veckor före den extra bolagsstämman, och tidigast sex veckor före densamma. Kallelse till bolagsstämma ska ske genom annonsering i Post- och Inrikes Tidningar samt på Bolagets hemsida. Samtidigt ska ett meddelande med information om publikationen av kallelsen publiceras i Dagens Industri.

### Rätt att delta i bolagsstämma

Samtliga aktieägare som är införda i den av Euroclear Sweden förda aktieboken sex bankdagar före bolagsstämman och som till Bolaget har anmält sig för deltagande i bolagsstämman senast den dag och den tidpunkt som anges i kallelsen till bolagsstämman, har rätt att delta och rösta för det antal aktier de innehar på bolagsstämman.

För att ha rätt att delta i stämman måste aktieägare som har låtit förvaltarregistrera sina aktier genom en bank eller ett värdepappersinstitut, utöver att anmäla sig till Bolaget, tillfälligt låta inregistrera sina aktier i eget namn hos Euroclear Sweden. Aktieägare bör informera förvaltaren om detta i god tid före avstämningsdagen. Inregistreringar för röstning genomförda av förvaltare senast fyra dagar före bolagsstämman kommer att tas i beaktande.

Aktieägare kan närvara vid bolagsstämman personligen eller genom ombud och kan även biträdas av högst två personer. Det är vanligtvis möjligt för aktieägare att anmäla sig till bolagsstämman på flera olika sätt, vilket anges i kallelsen till stämman.

### Förslag från aktieägare

Aktieägare som önskar få ett ärende behandlat på bolagsstämman måste skicka en skriftlig begäran till styrelsen om ärendet. Ärendet kommer att behandlas av bolagsstämman om en sådan begäran varit Bolaget tillhanda senast sju veckor före bolagsstämman, eller efter denna tidsfrist om det fortfarande sker i god tid innan stämman för att möjligheten ska finnas att inkludera ärendet i kallelsen till bolagsstämman.

### Valberedning

Enligt Kodens ska bolag vars aktier är upptagna till handel på Nasdaq Stockholm ha en valberedning, vars syfte är att lägga fram förslag till bolagsstämman angående styrelseordförande på bolagsstämman, föreslå styrelseledamöter, styrelseordförande och revisor, föreslå ersättning för varje styrelseledamot (delat mellan styrelseordförande och andra styrelseledamöter, samt ersättning för kommittéarbete), föreslå ersättning för revisorn och i den mån det anses nödvändigt, ge förslag på ändringar av valberedningsinstruktionerna. Vid en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 beslutades det att anta den valberedningsinstruktion som ska gälla tillsvidare, förutsatt att Bolaget noteras på Nasdaq Stockholm.

Inför årsstämman 2022 kommer valberedningen bestå av representanter för de tre röstmässigt största aktieägarna per 11 november 2021.

### Valberedningsinstruktion

Valberedningen ska bestå av fem ledamöter, vilka ska utses årligen. En av ledamöterna ska vara Bolagets styrelseordförande, två ledamöter ska tillsättas av Huvudaktieägaren, Geely Sweden, och en ledamot vardera ska tillsättas av den andra och tredje röstmässigt största aktieägaren i Bolaget baserat på aktieägarregistret från den sista bankdagen i augusti varje år eller av tillförlitligt ägandeinformation av Bolaget vid den tidpunkten.

Valberedningens styrelseordförande ska så snart som möjligt efter 31 augusti varje år kontakta aktieägarna i enlighet med ovan. Om någon av den näst största eller den tredje största aktieägaren avstår från att utse en medlem till valberedningen kan styrelseordförande erbjuda andra större aktieägare möjligheten att utse en medlem till valberedningen. Om ett sådant erbjudande görs ska det ske i storleksordning till de största aktieägarna.

Om någon av den näst största eller den tredje största aktieägaren inte längre tillhör de tre röstmässigt största aktieägarna kan valberedningen besluta att den ledamot som utsetts av den näst största eller den tredje största aktieägaren ska avgå från valberedningen. Om detta inträffar kan valberedningen, om det anses lämpligt, erbjuda en av de större aktieägarna att istället utse en representant.

En aktieägare som har utsett en ledamot i valberedningen har rätt att säga upp ledamoten från valberedningen och utse en ny. Om en ledamot i valberedningen lämnar sitt uppdrag i förtid ska valberedningen utan dröjsmål begära att den aktieägare som utsåg ledamoten utser en ny ledamot.

Ordföranden för Bolagets styrelse ska sammankalla valberedningens första möte. På valberedningens första möte ska ordföranden utses. Valberedningens mandatperiod löper till dess att en ny valberedning utses.

Majoriteten av ledamöterna i valberedningen ska vara oberoende i förhållande till Volvo Car Group och koncernledningen. Bolagets styrelseledamöter får inte utgöra majoriteten av valberedningen. VD eller andra ledamöter i koncernledningen får inte vara medlemmar i valberedningen. Bolagets styrelseordförande eller andra styrelseledamöter får inte agera ordförande i valberedningen. Minst en av ledamöterna i valberedningen ska vara oberoende i förhållande till Huvudaktieägaren.

Valberedningens sammansättning, med uppgift om vilken aktieägare som utsåg respektive ledamot, ska publiceras på Volvo Car Groups hemsida minst sex månader före årsstämman. Eventuella



ändringar av valberedningens sammansättning ska meddelas utan dröjsmål.

Ingen ersättning ska utdelas till ledamöterna i valberedningen. Valberedningens ledamöter har dock rätt till ersättning för påvisbara skäligena kostnader som är nödvändiga för att utföra valberedningens uppgifter.

### Styrelse

Styrelsen, vilken är Bolagets högsta beslutsfattande organ efter årsstämman, bär det yttersta ansvaret för Volvo Car Groups organisation, förvaltning och kontroll över Bolagets ekonomiska förhållanden. Styrelsen ska vidare säkerställa att Bolaget tillämpar Kodens och följer gällande lagar, Nasdaq Stockholms regelverk för emittenter, Luxembourg Stock Exchanges Euro MTF market-noteringsregler, Bolagets bolagsordning och reglerna för styrelsens arbete.

### Sammansättning

Styrelsen ska bestå av lägst tre och högst tolv bolagsstämموvalda ledamöter och därutöver det antal arbetstagarrepresentanter som krävs enligt svensk lag. Inga medlemmar i koncernledningen, utöver VD, ska vara styrelseledamot. Samtliga nya styrelseledamöter genomgår ett introduktionsprogram för att lära sig mer om Koncernen och dess verksamhet och styrelsen ämnar att, under normala förhållanden, åtminstone en gång om året besöka någon av Volvo Car Groups anläggningar utöver huvudkontoret.

I enlighet med Kodens föreskriver styrelsens arbetsordning att majoriteten av styrelseledamöterna i styrelsen ska vara oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen och att minst två av dessa ledamöter också ska vara oberoende i förhållande till Bolagets större aktieägare. Vid bestämmandet om huruvida en styrelseledamot är oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen ska en sammantagen bedömning göras av samtliga omständigheter som ger anledning att ifrågasätta ledamotens oberoende. Det ska exempelvis beaktas om ledamoten nyligen har anställts av Bolaget eller av ett närstående bolag. Vid bestämmandet om huruvida en styrelseledamot är oberoende i förhållande till större aktieägare ska omfattningen av ledamotens direkta och indirekta koppling till Bolagets större aktieägare beaktas. Enligt Kodens avses med "större aktieägare" en aktieägare som direkt eller indirekt kontrollerar 10 procent eller mer av aktierna eller rösterna i Bolaget. Valberedningens utvärdering av styrelseledamöternas oberoende i förhållande till Bolaget, koncernledningen och större aktieägare anges i "Styrelse, ledningsgrupp och revisor–Styrelse". Lone Fønss Schrøder, Daniel Li, Thomas Johnstone, Winfried Vahland, Betsy Atkins, Xingsheng (Jim) Zhang, Michael Jackson, Jonas Samuelson, Lila Tretikov och Diarmuid O'Connell har bedömts vara oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen, och bland dessa bedöms Thomas Johnstone, Winfried Vahland, Betsy Atkins, Xingsheng (Jim) Zhang, Michael Jackson, Jonas Samuelson, Lila Tretikov och Diarmuid O'Connell även vara oberoende i förhållande till Bolagets större aktieägare. Bolaget uppfyller därmed Kodens krav på oberoende.

### Intressekonflikter

Styrelseledamöterna ska omgående underrätta ordföranden och/eller vice ordföranden om de anser sig ha en intressekonflikt i någon situation. 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 styrelsen genomföra sex till åtta styrelsemöten per år på platser som fastställs av styrelsen. Styrelsen träffar revisorn minst en gång om året utan närvaro av VD eller övriga medlemmar av koncernledningen. Därutöver sammanträder styrelsen emellanåt utan att medlemmar av koncernledningen är närvarande. CFO och General Counsel, som är styrelsens sekreterare, närvarar också vid styrelsemötena.

### Ärenden som hanteras av styrelsen

Styrelsen ansvarar för Bolagets organisation och förvaltningen av Koncernens angelägenheter globalt. Styrelsen övervakar kontinuerligt Volvo Car Groups resultat, utvärderar Volvo Car Groups strategiska inriktning och affärsplan samt andra aspekter såsom efterlevnad av dess uppförandekod.

Hållbarhet är en väsentlig del av Volvo Car Groups strategi, och styrelsen ansvarar för uppföljning av företagets hållbarhetsresultat. Vissa frågor som enligt styrelsens arbetsordning inte uttryckligen ska hanteras av styrelsen har delegerats till styrelsens kommittéer eller till VD.

Styrelsearbetet bedrivs enligt en årlig cykel för att styrelsen på årlig basis ska kunna behandla frågor som ligger inom dess ansvarsområde. För att säkerställa att styrelsen har god insyn i Koncernens verksamhet lämnar Volvo Car Groups VD och koncernchef en redogörelse för verksamheten på samtliga styrelsemöten, inklusive verksamheten i Koncernens strategiska intresseföretag när så är lämpligt. CFO lämnar även en finansiell redogörelse för Volvo Car Group, innehållande relevant information avseende finanser, säkring, riskhantering, försäkring m.m. Därutöver diskuterar styrelsen relevanta strategiska frågor och styrelsens kommittéer redogör för sitt arbete. Vid varje styrelsemöte presenteras också ett antal beslutspunkter för styrelsens övervägande och beslut i enlighet med styrelsens arbetsordning.

### Utvärdering av styrelsens arbete

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

### Styrelsekommittéer

I enlighet med aktiebolagslagen och Koden ska styrelsen inrätta en Revisionskommitté och en Ersättningskommitté. Styrelseordföranden kan vara ordföranden i Ersättningskommittén. De andra ledamöterna i Ersättningskommittén som utsetts på bolagsstämman ska vara oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen. Majoriteten av revisionskommittén ska vara oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen, och minst en av ledamöterna som är oberoende i förhållande till Bolaget och koncernledningen ska också vara oberoende i förhållande till Bolagets större aktieägare. Minst en ledamot i revisionskommittén måste också ha redovisnings- eller revisionskompetens.

Styrelsen har inrättat tre permanenta kommittéer; Revisionskommittén, Personal- och hållbarhetskommittén (som genomför de uppgifter som tillfaller Ersättningskommittén enligt Koden), Produktstrategi- och investeringskommittén samt den tillfälliga Kommittén för kommersiell transformation.

Dessa kommittéers huvudsakliga uppgifter är av förberedande och rådgivande karaktär, men styrelsen kan också delegera beslutsbefogenheter i specifika frågor till kommittéerna. De frågor som behandlas vid kommittéernas möten ska föras protokoll över vid mötena och fortlöpande rapporteras till styrelsen. Ledamöterna och ordföranden i kommittéerna utses vid det konstituerande styrelsemötet efter valet av styrelseledamöter. Styrelsen har också beslutat att frågor kan hänvisas till ad hoc-kommittéer vilka behandlar specifika ärenden.

### Revisionskommittén

Styrelsen i Volvo Car Group har inrättat en Revisionskommitté för att övervaka bolagsstyrning, finansiell rapportering, riskhantering samt efterlevnad av externa och interna regelverk.

Revisionskommittén ansvarar för att identifiera och rapportera relevanta frågor inom kommitténs ansvarsområden till styrelsen. Revisionskommitténs uppgifter är att övervaka integriteten i Volvo Car Groups finansiella rapporteringssystem, interna kontroll, närståendetransaktioner, ramverket för verksamhetsrutiner och företagsövergripande riskhantering, lämna rekommendationer till styrelsen 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 Schröder (ordförande), Michael Jackson och Daniel Li. Revisionskommittén efterlever aktiebolagslagen och Kodens krav på oberoende samt redovisnings- och revisionskompetens.

### Personal- och hållbarhetskommittén

Styrelsen har inrättat en Personal- och hållbarhetskommitté som föreslår principer för ersättning till VD och koncernledning. Kommittén biträder vidare styrelsens ordförande eller vice ordförande vid beslut om VD:s ersättning och förmåner och ansvarar för upprättandet av ersättningsrapporten som ska läggas fram för godkännande av årsstämman, samt i dialog med VD biträda eller besluta i diverse andra

personal- och ersättningsärenden i förhållande till koncernledningen. Kommittén är också ansvarig för godkännande och övervakning av globala incitamentsarrangemang för koncernledningen och andra nyckelanställda, och erforderlig samordning mellan nämnda incitamentsarrangemang och Volvo-bonusen till alla anställda, successionsplanering för VD i samråd med styrelsens ordförande eller vice ordförande, när så är tillämpligt, liksom för andra koncernledningspositioner. Kommittén godkänner också koncernledningsmedlemmarnas engagemang utanför Volvo Car Group. Bolagets hållbarhetsresultat, däribland hur Volvo Car Group lyckas förverkliga de ambitioner som fastställts i hållbarhetsstrategin, utgör också en punkt på dagordningen för Personal- och hållbarhetskommittén två tillfällen per år. Personal- och hållbarhetskommittén består för närvarande av Thomas Johnstone (ordförande), Betsy Atkins och Xingsheng (Jim) Zhang. Personal- och hållbarhetskommittén efterlever Kodens krav på oberoende.

### Produktstrategi- och investeringskommittén

Styrelsen har inrättat en Produktstrategi- och investeringskommitté för att övervaka Volvo Car Groups produktstrategi och de investeringar som är relaterade till den. Produktstrategi- och investeringskommittén är ansvarig för att granska Volvo Car Groups produktstrategi, cykelplan och produktprogram för att tillse att strategin, planerna och 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 Car Group. Kommitténs ansvar är också att se till att den långsiktiga strategiska produktplanen återspeglas i såväl cykelplanen som affärsplanen, att förbereda beslut som ska fattas av styrelsen relaterade till produktprogram och investeringar i samband därmed, för att övervaka investeringarna i samband med redan godkända program och uppföljning av att godkända program genomförs inom de fastställda investeringsramarna. Produktstrategi- och investeringskommittén består för närvarande av Winfried Vahland (ordförande), Thomas Johnstone, Betsy Atkins och Håkan Samuelsson.

### Kommittén för kommersiell transformation

Styrelsen beslutade i december 2020 att från och med den 1 januari 2021 inrätta en ny, tillfällig kommitté för kommersiell transformation. Styrelsen har tilldelat kommittén för kommersiell transformation uppgiften att övervaka implementeringen av Volvo Car Groups kommersiella strategi och transformationsplan, vilket inkluderar områden som Care by Volvo, global onlineförsäljning och transformationen av förhållandet med återförsäljarna samt den övergripande försäljningsutvecklingen. Kommittén bär också ansvaret för att säkerställa att Volvo Car Groups affärsplan och finansiella rapporter återspeglar de ekonomiska konsekvenserna av de olika delarna av den kommersiella transformationsplanen, att granska Bolagets kapacitet, system och processer som krävs för den kommersiella transformationen och se till att den kommersiella transformationsplanen och dess risker och möjligheter utvärderas och presenteras för styrelsen. Kommittén för kommersiell transformation består för närvarande av Michael Jackson (ordförande), Jonas Samuelson och Xingsheng (Jim) Zhang.

**Ersättning 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 en extra bolagsstämma som hölls den 17 september 2021 beslutades att de styrelseledamöter som är anställda eller på annat sätt avlönade av Volvo Car Group eller Geely Holding-koncernen inte ska vara berättigade till någon ersättning. De övriga

stämmovalda styrelseledamöterna ska erhålla ersättning innehållande följande element: (i) en marknadsmässig fast ersättning som beslutades vid den extra bolagsstämman (ii) en tjänstebil i enlighet med Koncernens gällande tjänstebilspolicy samt (iii) till styrelseledamöter som även är ledamöter i någon av styrelsens kommittéer utgår även en kompletterande marknadsmässig fast ersättning som beslutades vid den extra bolagsstämman.

Följande ersättningar har kostnadsförts avseende de individuella styrelseledamöterna under 2020.

TSEK	Uppdrag	Styrelse- arvode	Revisions- kommitté- arvoden	Personal- och hållbarhets- kommitté- arvoden	Produktstrategi- och investerings- kommitté-arvoden	Bilförmån	Totala arvoden
Eric Li	Ordförande	–	–	–	–	–	–
Lone Fønss Schrøder	Vice ordförande	2 325	275	–	–	95,7	2 695,7
Betsy Atkins	Ledamot	750	–	125	125	103,6	1 103,6
Michael Jackson	Ledamot	750	150	–	–	–	900
Thomas Johnstone	Ledamot	750	–	150	125	85,8	1 110,8
Winnie K. W. Fok	Före detta ledamot	750	150	–	–	71,7	971,7
Daniel Li	Ledamot	–	–	–	–	–	–
Håkan Samuelsson	Ledamot, koncernchef och VD	–	–	–	–	–	–
Jonas Samuelson (fr.o.m september 2020)	Ledamot	189	–	–	–	5,3	194,3
Winfried Vahland	Ledamot	750	–	–	150	87,20	987,2
Xingsheng (Jim) Zhang	Ledamot	750	–	125	–	10,4	885,4
Glenn Bergström	Ledamot*	75,6	–	–	–	–	75,6
Jörgen Olsson	Ledamot*	75,6	–	–	–	–	75,6
Marko Peltonen	Ledamot*	75,6	–	–	–	–	75,6
Anna Margitin	Suppleant*	40	–	–	–	–	40
Björn Olsson	Suppleant*	40	–	–	–	–	40
<b>Total ersättning</b>		<b>7 320,8</b>	<b>575</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>459,1</b>	<b>9 154,9</b>

\*) Arbetstagarrepresentant

Vid den extra bolagsstämman som hölls den 17 september 2021 beslutades om nivåer för ersättning till styrelseledamöter på årsbasis från och med första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm, att fördelas pro rata fram till nästa årsstämma. Ersättning till styrelseledamöter som inte är anställda av, eller på annat sätt erhåller ersättning från Volvo Car Group eller Geely Holding-koncernen ska erhålla följande, (i) 1 100 000 SEK till var och en av styrelseledamöterna, utom vice ordförande som ska erhålla 2 600 000 SEK, och (ii) 125 000 SEK till var och en av ledamöterna och 160 000 SEK till ordföranden för personal- och hållbarhetskommittén, 125 000 SEK till var och en av ledamöterna och 150 000 SEK till ordföranden för produktstrategi- och investeringskommittén, 180 000 SEK till var och en av ledamöterna och 390 000 SEK till ordföranden för revisionskommittén samt 125 000 SEK till var och en av ledamöterna och 150 000 SEK till ordföranden för kommittén för kommersiell transformation. Samtliga arvoderade bolagsstämmovalda styrelseledamöter ska även vara berättigade till en tjänstebil enligt Volvo Car Groups gällande tjänstebilspolicy (motsvarande en genomsnittlig årlig förmån om cirka 110 000 SEK per berättigad styrelseledamot). Bolagets styrelseordförande, VD och Daniel Li ska inte erhålla någon styrelse-

ersättning. Därutöver ska arbetstagarrepresentanterna erhålla en inläsningsersättning med 77 800 SEK vardera till ordinarie representanter och 41 200 SEK vardera till suppleanter. Styrelseledamöterna har inte rätt till några förmåner efter det att deras uppdrag som styrelseledamöter i Bolaget upphör.

**Engångsbetalning till styrelsen**

För att uppmärksamma det hårda arbete som styrelsen har lagt ner för att möjliggöra en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm beslutade den extra bolagsstämman som hölls den 17 september 2021 om en kontant engångsbetalning till ledamöterna i styrelsen baserat på ett förslag från valberedningen ("**Styrelsens engångsbetalning**"). Med undantag för arbetstagarrepresentanter är styrelsemedlemmar som är anställda eller på annat sätt avlönade av Volvo Car Group eller Geely Holding-koncernen inte berättigade till Styrelsens engångsbetalning.

Styrelsens engångsbetalning, (brutto) ska motsvara 75 procent av det arvode (inklusive arvode för kommittéarbete) som beslutades av årsstämman 2021. Styrelsemedlemmar som har haft uppdrag som styrelseledamot kortare än tre år ska erhålla ett reducerat kontantbelopp som Styrelsens engångsbetalning, där beloppet ska

beräknas pro rata med en tredjedel per år. Totalt uppgår Styrelsens engångsbetalning (brutto) till 6 260 900 SEK.

En förutsättning för erhållande av Styrelsens engångsbetalning är att kontantbeloppet, netto efter avdrag för preliminärskatt, används till att förvärva stamaktier av serie B i Bolaget. Detta för att bibehålla styrelsens starka engagemang i Volvo Car Group och för att ytterligare sammanlänka styrelseledamöternas och Koncernens intressen i enlighet med policyn för aktieäggande för styrelseledamöter (se "Aktier och aktiekapital–Policy för aktieäggande–Policy för aktieäggande för styrelseledamöter"). Förvärv av aktier ska ske på Nasdaq Stockholm i omedelbar anslutning till första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm.

Baserat på antagandet att aktierna förvärvas till ett pris som motsvarar mittpunkten i Prisintervallet, och efter avdrag för preliminärskatt, kommer Styrelsens engångsbetalning att berättiga styrelseledamöterna till nedanstående kontanta engångsbetalning (netto) som ska användas för att förvärva det antal stamaktier av serie B i Bolaget som anges nedan.

Namn	Uppdrag	Styrelsens engångsbetalning (netto), SEK	Antal aktier
Lone Fønss Schrøder	Vice ordförande	1 462 500	24 173
Betsy Atkins	Ledamot	562 500	9 297
Michael Jackson	Ledamot	590 625	9 762
Thomas Johnstone	Ledamot	330 563	5 463
Diarmuid O'Connell	Ledamot	70 313	1 162
Jonas Samuelson	Ledamot	153 125	2 530
Lila Tretikov	Ledamot	70 313	1 162
Winfried Vahland	Ledamot	506 250	8 367
Xingsheng (Jim) Zhang	Ledamot	562 500	9 297
Glenn Bergström	Ledamot*	33 247	384
Jörgen Olsson	Ledamot*	32 319	402
Anna Margitin	Suppleant*	17 100	213
Björn Olsson	Suppleant*	17 100	213
<b>Totalt</b>		<b>4 408 455</b>	<b>72 425</b>

\*) Arbetstagarrepresentant

#### Global Audit Office

Volvo Car Group har en oberoende internrevisionsfunktion vars uppdrag är att avgöra om Volvo Car Groups bolagsstyrning, internkontroll och riskhanteringsprocesser som har utformats, drivs och representeras av ledningen är ändamålsenliga och effektiva. Omfattningen av internrevisionen avgörs genom en riskbedömningsprocess och eventuella övriga krav från styrelsen. Ansvarig för internrevisionsfunktionen rapporterar till Revisionskommittén.

#### Compliance and Ethics Office

Compliance and Ethics Office hjälper affärsverksamheten att göra ansvarfulla och etiska affärer, genom att utveckla, implementera och förvalta Volvo Car Groups Compliance and Ethics-program med fokus på områden inom korruptionsbekämpning, dataskydd, handels sanktioner, exportkontroll och konkurrenslagstiftning. Programmet består av tio programdelar, utformade i linje med vissa riktlinjer för vad som anses utgöra "verksamma program för regelefterlev-

nad" och "tillräckliga rutiner" som exempelvis U.S. Sentencing Guidelines och UK Bribery Act Guidance (som utgör stöddokument till Foreign Corrupt Practices Act och UK Bribery Act) samt vägledning från olika europeiska konkurrensmyndigheter. Bland de tio programdelarna märks "tone from the top", en regelbunden riskbedömning för att identifiera och prioriterade viktigaste riskområden som Volvo Car Group exponeras för, i syfte att anpassa programmet; implementering av ett Compliance and Ethics-ramverk (uppförandekod och företagsövergripande policier, direktiv och riktlinjer); utbildning, synliggörande och kommunikation; internrapportering och utredningar; samt övervakning och utvärdering i syfte att kontinuerligt förbättra Compliance and Ethics-programmet. Volvo Car Groups uppförandekod (Our Code – How We Act) avspeglar företagskulturen i Volvo Car Group och hur Bolaget ska agera för att bedriva en ansvarsfull verksamhet, genom att dels betona Volvo Car Groups värden och åtaganden och dels lyfta fram de krav som ställs i Volvo Car Groups koncernpolicier. 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 har även en direkt rapporteringslinje, och rapporterar löpande, till Revisionskommittén samt sörjer för att styrelsen fortbildas inom regelefterlevnad.

#### Related Party Business Office

För att specificera de krav som gäller när Volvo Car Group är inblandat i närståendetransaktioner har styrelsen antagit ett direktiv avseende sådana transaktioner. Direktivet innehåller ett ramverk avseende tillvägagångssätt för godkännande av närståendetransaktioner som syftar till att Volvo Car Group ska uppfylla lagstadgade krav samt skyldigheter ur en informationsgivningssynpunkt samt regler om aktieägares godkännande och rapporteringskrav gällande sådana transaktioner. Volvo Car Group har dessutom inrättat Related Party Business Office som är en avdelning inom Koncernens finansavdelning. Avdelningen har globalt ansvar över att föra en logg över alla närståendetransaktioner och säkerställa att erforderliga utvärderingar och godkännanden inhämtas innan sådana transaktioner genomförs. Loggen över närståendetransaktionerna ska bland annat inkludera information om datum för ingående och godkännande av avtal, datum för utfärdande av inköpsordrar, och om en transaktion bedöms utgöra en betydande närståendetransaktion i enlighet med aktiebolagslagen, innefattande noteringar av värdet på transaktioner som genomförts med en och samma närstående part.

Enligt direktivet avseende närståendetransaktioner innefattar närstående parter bland annat intresseföretag och joint ventures till Volvo Car Group samt juridiska personer inom Geely-sfären, vilket innefattar juridiska personer som är direkt eller indirekt ägda av Geely Holding eller dess intresseföretag, eller där Bolagets styrelseordförande äger eller kontrollerar mer än 20 procent (bortsett från Volvo Car Group). I praktiken omfattas alla typer av närståendetransaktioner av direktivet och alla sådana transaktioner måste rapporteras till Koncernens Related Party Business Office och godkännas i enlighet med direktivet avseende närståendetransaktioner. Enligt direktivet avseende närståendetransaktioner måste Volvo Car Group ingå ett skriftligt avtal för alla närståendetransaktioner. Vidare ska alla transaktioner mellan företag inom och utanför Koncernen göras på marknadsmässiga villkor, vilket innebär att priset/

köpeskillingen och andra avtalsvillkor måste vara i linje med marknadspraxis och ingås som om avtalet hade ingåtts med en tredje part utan koppling till Volvo Car Group. Huvudregeln är att villkoren och det överenskomna priset/köpeskillingen för närståendetransaktioner ska styrkas av en värdering från tredje part eller riktmärke från marknaden. Direktivet avseende närståendetransaktioner föreskriver därutöver ett tillvägagångssätt för hur vissa transaktioner måste godkännas av styrelsen och att transaktioner som uppfyller vissa krav i enlighet med aktiebolagslagen måste godkännas av bolagsstämman.

### Externa revisorer

Bolagets externa revisorer väljs av årsstämman. Vid årsstämman som hölls den 18 mars 2021 omvaldes Deloitte AB till Bolagets revisorer, med Jan Nilsson som huvudansvarig revisor.

De externa revisorerna diskuterar den externa revisionsplanen, revisionsresultatet och riskhanteringen med Revisionskommittén. Revisorerna granskar översiktligt en delårsrapport per år och lägger fram resultaten av granskningen för Revisionskommittén. Revisorererna presenterar resultaten av granskningen avseende räkenskapsåret, moderbolagets årsredovisning och koncernredovisningen för Revisionskommittén och styrelsen vid möten efter årets slut. När Deloitte ombeds att tillhandahålla andra tjänster än extern revision sker detta i enlighet med allmänna bestämmelser om självständighet. Varje år intygar Deloitte skriftligen sin opartiskhet och självständighet i enlighet med aktiebolagslagen och ISA 260 till Revisionskommittén.

### 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 Car Group implementerat en intern kontrollfunktion för den externa finansiella rapporteringen (Eng. *Internal control over financial reporting (ICFR) function*). Syftet är att säkerställa att extern finansiella rapportering är tillförlitlig och att finansiella rapporter upprättas i enlighet med allmänt vedertagna redovisningsprinciper. Funktionen för intern kontroll rapporterar regelbundet till Revisionskommittén. Volvo Car Group baserar sitt arbete med intern kontroll på ramverket från Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). Ramverket har fem komponenter: kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt övervakning.

### Kontrollmiljö

Grunden för Volvo Car Groups kontrollmiljö är uppförandekoden, som är det vägledande styrdokumentet för Volvo Car Group och Koncernens policyer och direktiv. Vidare bygger kontrollmiljön på funktionella policyer, direktiv, riktlinjer och auktorisationsregelverk. Kontrollaktiviteter avser aktiviteter som bidrar till att säkerställa att Volvo Car Groups policyer, direktiv och instruktioner implementeras och dokumenteras i Volvo Car Groups interna kontrollramverk. Kontrollaktiviteter utförs i hela organisationen, på alla nivåer och för alla funktioner, för att hantera risker samt upptäcka och korrigera fel i de finansiella processerna.

### Riskbedömning

Resultatet av riskbedömningen utgör grunden för internkontrollgranskningar och aktiviteter relaterade till ICFR kommande år. Varje enhet och funktion ansvarar för att identifiera sina egna risker. Dessa konsolideras och rapporteras sedan inom ramen för ERM-direktivet. Därtill gör internkontrollen, Compliance and Ethics Office, Digital och Sustainability varje år eller vartannat år en gemensam riskbedömning för att utvärdera och identifiera risker som kan hindra Volvo Car Group från 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 Car Group inkluderar de system och processer som bidrar till att identifiera, fånga upp och utbyta information som möjliggör för personalen att utföra sina arbetsuppgifter och säkerställer att de finansiella rapporterna är fullständiga och korrekta. Information avseende planering, riskområden samt resultat från självutvärderingar och internkontrollgranskningar kommuniceras regelbundet till ett antal olika organ samt 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 genom internkontrollens digitala team. När bristfälliga kontroller konstaterats vid självutvärderingen, i den ordinarie verksamheten eller av intern eller extern revision följs dessa upp och korrigeras på lämpligt sätt för att åtgärda bristerna. Chefen för internkontrollfunktionen upprätthåller regelbunden kontakt med CFO.

### Företagsövergripande riskhantering – Enterprise Risk Management (ERM)

Syftet med Enterprise Risk Management (ERM) är att skydda Volvo Car Groups förmåga att skapa värde och att med proaktiva och förebyggande åtgärder balansera risker och möjligheter. På så sätt säkerställs att Volvo Car Group väljer strategier som möjliggör för Koncernen att uppfylla sitt syfte. ERM gör organisationen medveten om risker och hur de kan påverka affärsverksamheten, samt skapar beredskap för detta.

Fordonssektorn och Volvo Car Group fortsätter att fokusera på elektrifiering, avancerade förarstöd och direkta konsumentkontakter. Övergången har flera orsaker: konsumenternas önskemål och acceptans, teknikutvecklingen samt en förändrad regulatorisk och politisk miljö. Allt detta ger en komplex och osäker situation där övergången samtidigt kräver stora investeringar i digitalisering och kompetens. I detta läge är tidsaspekten en central parameter för riskhanteringen. Det är avgörande att ha rätt erbjudande vid rätt tidpunkt.



Digitaliseringstrenden påverkar Koncernen i många avseenden, bland annat vid kontakter med kunder, intressenter, partners och leverantörer. Som organisation behöver Volvo Car Group försäkra sig om att Koncernen kan skydda och hantera kundernas data. I takt med digitaliseringen ökar också risken att utsättas för IT-brottslighet.

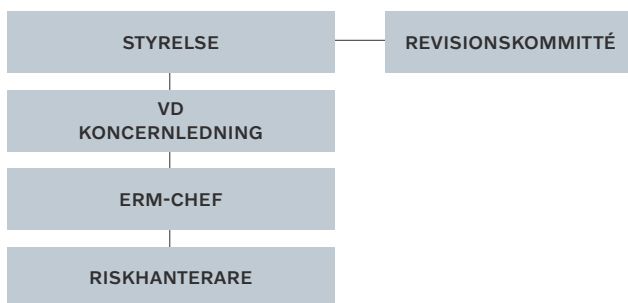
Fordonssektorn är föremål för allt fler regleringar, inte bara med avseende på Koncernens produkter utan också när det gäller processer i Bolagets leverantörskedja och hur Bolaget interagerar med sina kunder. Lokal och regional lagstiftning om sådant som handel, skatter, utsläpp och affärsmodeller påverkar Koncernens affärsverksamhet.

Volvo Car Group är ett företag som tar sitt hållbarhetsansvar, och för Volvo Car Group är klimatförändringen och Bolagets hållbarhetsåtaganden högt prioriterade frågor. Volvo Car Group har valt att följa rekommendationerna från "Task Force on Climate-related Financial Disclosures" (TCFD) – här möts ERM och hållbarhet.

### Enterprise Risk Management-styrning

Styrelsen är ytterst ansvarig för att säkerställa att Volvo Car Groups risker hanteras. Styrelsen har delegerat vissa uppgifter till Revisionskommittén. VD är ansvarig för att se till att det finns en ändamålsenlig riskhantering på operativ nivå. De viktigaste riskerna, som bäst anses återspegla den aktuella risksituationen för Volvo Car Group, föredras för styrelsen och diskuteras av Revisionskommittén två gånger per år. Godtagbar risknivå fastställs för enskilda risker och för den övergripande riskexponeringen. ERM-chefen redovisar de viktigaste riskerna baserat på synpunkter från organisationen. VD och koncernledning överlägger om och slutgodkänner risknivån. Styrningsstrukturen för ERM visas nedan. För ytterligare information om de viktigaste riskerna, se "Riskfaktorer".

### Volvo Cars styrningsstruktur för ERM



### VD och koncernledningen

VD är underordnad styrelsen och är ansvarig för Volvo Car Groups löpande förvaltning och verksamhet. Fördelningen av arbetet mellan styrelsen och VD anges i arbetsordningen och följer aktiebolagslagen. VD är också ansvarig för att förbereda, rapportera och sammanställa information till styrelsen inför styrelsemöten samt för att presentera materialet vid styrelsemötena.

Vidare är VD ansvarig för Bolagets finansiella rapportering och måste därmed försäkra sig om att styrelsen erhåller tillräcklig information för att styrelsen ska kunna utvärdera Volvo Car Groups finansiella ställning. VD håller regelbundet styrelsen informerad om utvecklingen av Volvo Car Groups verksamhet, försäljningsutvecklingen, Volvo Car Groups resultat och finansiella ställning, viktiga affärshändelser och alla andra händelser och omständigheter som kan vara av betydelse för Volvo Car Groups aktieägare.

VD leder koncernledningen som är ansvarig för den sammantagna affärsutvecklingen och Volvo Car Groups verksamhet. Koncernledningen består av medlemmarna i ledningsgruppen, med undantag av head of EMEA och head of Communication, som dock deltar i koncernledningsmöten när frågor inom deras respektive område står på agendan. Koncernledningen har veckomöten som behandlar frågor om operativ prestanda, inklusive volym- och försäljningsprestanda, företagets faktiska resultat, styrning, inklusive direkt konsumentverksamhet och strategisk omställning. Dessutom diskuterar koncernledningen vid mötena förhandsanmälda ämnen och eftersläpningar från åtgärder, hållbarhetsgranskning och uppdateringar av intresseföretag.

### Koncernledningsforum

För att bistå koncernledningen i deras beslutsfattande och agerande rörande vissa områden, har koncernledningen inrättat olika operativa forum, nämligen Product Creation Board, Commercial and Industrial Board, Strategic Design Review och Performance Steering. Vidare har Corporate Committee, Disclosure Committee och Global Compliance Committee inrättats för att bistå med hanteringen av olika frågor rörande bolagsstyrning och regelefterlevnad.

### Product Creation Board

Koncernledningen har inrättat Product Creation Board, som är ansvarig för Volvo Car Groups produktstrategi och strategiska verksamhetsfrågor. Detta inkluderar också ärenden avseende utvecklingsprocessen av bilar, digitala produkter, lösningar och tjänster före lansering och distribution samt produkt hållbarhetsaspekter. Vissa designprodukter som godkänns av Product Creation Board ska presenteras för Volvo Car Groups styrelse för beslutsfattande, när så är tillämpligt. Hela koncernledningen medverkar i Product Creation Board.

### Commercial and Industrial Board

Koncernledningen har inrättat Commercial and Industrial Board, som är ansvarig för att besluta om strategier och planer om industriell verksamhet och kvalitet, kommersiell verksamhet samt försäljningsprognos och produktionsprogram, både på kort och lång sikt. Commercial and Industrial Board är också ansvarig för icke-produktrelaterad industriell verksamhet och kvalitetsinvesteringar, liksom kommersiella verksamhetsinvesteringar. Dessutom är Commercial and Industrial Board forumet för rapportering av kvalitet och kundnöjdhet. Produkter som godkänns av Commercial and Industrial Board ska presenteras för Volvo Car Groups styrelse för beslutsfattande, när så är tillämpligt. Hela koncernledningen medverkar i Commercial and Industrial Board.

### Strategic Design Review

Koncernledningen har inrättat Strategic Design Review, som är ansvarig för presentation och visualisering av bilar, digitala produkter och tjänster. Detta innefattar ansvaret för Volvo Car Groups designstrategi och ledning. Produkter som godkänns av Strategic Design Review ska presenteras vid Product Matters Meetings för beslutsfattande och därefter för Product Creation Board, när så är tillämpligt. Hela koncernledningen medverkar i Strategic Design Review.

### Performance Steering

Koncernledningen har inrättat Performance Steering, som är ansvarig för att granska faktiska ekonomiska och operativa resultat samt framtida resultat. Performance Steering är också ansvarig för att besluta om åtgärder för att säkerställa att målen uppnås och har månadsvisa möten. Medlemmar i Performance Steering är CFO, head of Commercial Operations, head of Engineering and Operations, head of Product Creation, head of Corporate Functions samt vice CFO.

### Corporate Committee

Koncernledningen har inrättat Corporate Committee, som är ansvarig för att övervaka Volvo Car Groups företags- och bolagsstyrningsfrågor i vid bemärkelse. Detta inkluderar ansvaret för bland annat företagsutvecklingsprojekt, ERM-frågor, internrevision och internkontrollfrågor, säkerhetsrisker, allmänna affärsärenden och aktiviteter, personal, organisation och kultur samt kommunikations- och företagsstrategi. Dessutom ansvarar företagskommittén för styrnings- och strukturfrågor samt avtal med närstående och externa projekt. Corporate Committee sammanträder varje månad. General Counsel (ordförande), CFO och head of Corporate Functions är permanenta medlemmar av Corporate Committee och andra koncernledningsmedlemmar eller seniora representanter för Bolaget deltar på mötena när så behövs.

### Disclosure Committee

Volvo Car Group är skyldigt att efterleva regler för informationsgivning som följer av noteringsreglerna på Luxemburgbörsens Euro MTF-marknad samt av Nasdaqs regelverk för emittenter efter Erbjudandets slutförande, inklusive marknadsmissbruksförordningen (MAR). För att säkerställa efterlevnad av tillämpliga regler har Volvo Car Group inrättat Disclosure Committee och styrelsen har antagit en arbetsordning för kommittén. Styrelsen och Revisionskommittén underrättas om de frågor som behandlas av Disclosure Committee och om de beslut som kommittén fattar genom sammanfattningar och tillgång till mötesprotokoll. Disclosure Committee består av General Counsel (ordförande), CFO, head of Investor Relations, head of Communication and head of Legal (sekretärrare). Group Controller och head of Accounting and Group Reporting ska delta i möten gällande genomgång av finansiella rapporter. Andra seniora representanter för Bolaget närvarar vid möten när så behövs. Disclosure Committee har inrättats för att implementera obligatoriska rutiner och kontrollmekanismer kring informationsgivning, besluta om huruvida uppgifter ska betraktas som

insiderinformation eller inte samt avgöra huruvida det är motiverat att skjuta upp offentliggörandet av insiderinformation, eller om den måste offentliggöras omedelbart.

### Global Compliance Committee

Koncernledningen har inrättat Global Compliance Committee, som är ansvarig för att granska och besluta om efterlevnadsfrågor enligt rapportering från Volvo Car Groups Compliance and Ethics Office. Global Compliance Committee får också statusuppdateringar om implementeringen och kontinuerliga förbättringar av Koncernens Compliance and Ethics-program, inklusive uppdateringar från relevanta delar av organisationerna om hur efterlevnad av programmen säkerställs. Vidare granskar Global Compliance Committee efterlevnadsfrågor enligt rapportering från internrevisionen respektive internkontroll-funktionen. Global Compliance Committee sammanträder varje månad. General Counsel (ordförande), CFO, head of Corporate Functions, head of APAC samt head of Americas, är permanenta koncernledningsmedlemmar av Global Compliance Committee. Vidare deltar Volvo Car Groups Chief Compliance & Ethics Officer och head of Internal Audit i mötena. Andra koncernledningsmedlemmar och seniora representanter för Bolaget deltar på möten när så behövs, särskilt när en efterlevnadsfråga blivit rapporterad inom deras region eller verksamhetsområde.

### Ersättningsriktlinjer

Följande huvudriktlinjer för ersättning till seniora befattningshavare antogs vid den extra bolagsstämman som hölls den 17 oktober 2021, förutsatt att Bolagets stamaktier av serie B noteras på Nasdaq Stockholm.

#### Former av ersättning

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

#### Rörlig kontantersättning

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

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

*Extraordinära omständigheter*

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

*Aktierelaterade incitamentsprogram*

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

*Pensionsförmåner*

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

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

*Övriga förmåner*

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

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

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

**Upphörande av anställning**

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

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

**Kriterier för tilldelning av rörlig kontantersättning**

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

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

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

När mätperioden för uppfyllelse av kriterier för utbetalning av rörlig kontantersättning har avslutats ska det fastställas i vilken utsträckning kriterierna uppfyllts. Personal- och hållbarhetskommittén ansvarar för bedömningen. Såvitt avser finansiella mål ska bedömningen baseras på den av Volvo Car Group senast offentliggjorda finansiella informationen.

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

**Avvikelse från riktlinjerna**

Styrelsen får besluta att tillfälligt frångå riktlinjerna helt eller delvis, om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl för det och ett avsteg är nödvändigt för att tillgodose Volvo Car Groups långsiktiga intressen, inklusive dess hållbarhet, eller för att säkerställa Koncernens ekonomiska bärkraft. Det ingår i Personal- och hållbarhetskommitténs uppgifter att bereda styrelsens beslut i ersättningsfrågor, vilket innefattar beslut om avsteg från riktlinjerna.

**Ersättning till koncernledningen**

Ersättningen till koncernledningsmedlemmar består av fast lön, rörlig lön, pensionsförmåner och andra förmåner.

Tabellen nedan visar ersättning utbetald till koncernledningen 2020.

TSEK	Lön <sup>1)</sup>	Rörlig ersättning <sup>2)</sup>	Långsiktig rörlig ersättning <sup>2)</sup>	Sociala avgifter (varav pensionskostnader) <sup>3)</sup>	Totalt
Koncernchef och VD	13 835	14 250	21 704	13 944 (8 861)	63 733
Andra medlemmar av koncernledningen <sup>1)</sup>	69 355	27 947	18 563	60 307 (21 167)	176 172
<b>Totalt</b>	<b>83 190</b>	<b>42 197</b>	<b>40 267</b>	<b>74 251 (30 028)</b>	<b>239 905</b>

\*) Nio personer under 2020, elva personer upp till november 2020.

1) Inklusive förmåner såsom boende och företagsbil.

2) Inklusive kortsiktig rörlig ersättning (STVP) respektive långsiktig rörlig ersättning (LTVP) (se "–Kontantbaserade Incitamentsprogram" nedan), samt annan kort- och långsiktig rörlig ersättning i enlighet med individuella avtal. Långsiktig rörlig ersättning innehåller även betalningar relaterade till resultat under tidigare perioder.

3) De totala beloppen som avsatts eller upplupits för att täcka pension eller liknande förmåner till den nuvarande koncernledningen och tidigare VD uppgick till 52 MSEK per den 31 december 2020.

**Engångsbetalning till ledningsgruppen och andra ledande befattningshavare**

För att uppmärksamma det hårda arbete som ledningsgruppen och vissa nyckelanställda har lagt ner för att möjliggöra en notering av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm har Personal- och hållbarhetskommittén beslutat om en kontant engångsbetalning till ledningsgruppen och vissa andra nyckelanställda ("Ledningens engångsbetalning"). Sammanlagt är 13 ledande befattningshavare berättigade till Ledningens engångsbetalning.

Ledningens engångsbetalning (brutto) ska motsvara mellan 50–100 procent av den årliga grundlönen för respektive ledande befattningshavare (100 procent för VD). Totalt uppgår Ledningens engångsbetalning (brutto) till 40 784 699 SEK.

En förutsättning för erhållande av Ledningens engångsbetalning är att kontantbeloppet, netto efter avdrag för preliminärskatt, används till att förvärva stamaktier av serie B i Bolaget, i den mån det är möjligt.<sup>1)</sup> Detta för att bibehålla de ledande befattningshavarnas starka engagemang i Volvo Car Group, och för att ytterligare sammanlänka befattningshavarnas och Koncernens intressen i enlighet med policyn för aktieäggande för medlemmar av koncernledningen (se "Aktier och aktiekapital–Policy för aktieäggande–Policy för aktieäggande för medlemmar av koncernledningen"). Förvärv av aktier ska ske på Nasdaq Stockholm i omedelbar anslutning till första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm.

Baserat på antagandet att aktierna förvärvas till ett pris som motsvarar mittpunkten i Prisintervallet och efter avdrag för preliminärskatt kommer Ledningens engångsbetalning att berättiga VD och de övriga ledande befattningshavarna till nedanstående kontanta engångsbetalning (netto) som ska användas för att förvärva det antal stamaktier av serie B i Bolaget som anges nedan.

Namn	Uppdrag	Ledningens engångsbetalning (netto), SEK	Antal aktier
Håkan Samuelsson	Koncernchef och VD	5 842 500	96 570
Övriga medlemmar i ledningsgruppen (9 personer)	–	9 547 701	157 810
<b>Totalt</b>		<b>15 390 201</b>	<b>254 380</b>

**Uppsägningstid och avgångsvederlag**

VD:s avtal är tidsbegränsat och löper ut den 31 december 2022, utan uppsägningstid eller avgångsvederlag. Vid avslutande av anställning för någon av de andra i koncernledningen gäller en uppsägningstid på mellan 6 och 12 månader. När Volvo Car Group avslutar en anställning ska avgångsvederlag motsvarande högst 12 månaders fast lön betalas ut till en sådan medlem i koncernledningen. När en medlem i koncernledningen avslutar sin egna anställning har medlemmen ingen rätt till avgångsvederlag.

1) Medlemmar i ledningsgruppen eller ledande befattningshavare bosatta i en jurisdiktion där det inte är praktiskt möjligt att förvärva aktier i Bolaget ska erhålla Ledningens engångsbetalning utan något krav på att förvärva stamaktier av serie B i Bolaget.

### Kontantbaserade incitamentsprogram

De nuvarande utestående kontantbaserade incitamentsprogrammen i Volvo Car Group beskrivs nedan.

Programmets villkor för VD och andra medlemmar av koncernledningen är i linje med principerna för rörlig kontant ersättning enligt Bolagets ersättningsriktlinjer. För mer information avseende dessa principer hänvisas till ”–VD och koncernledning–Ersättningsriktlinjer” ovan.

### Kortsiktiga incitamentsprogram

#### Volvo Bonus

Volvo Bonus är ett ettårigt, kontantbaserat incitamentsprogram som omfattar samtliga anställda inom Volvo Car Group, förutom anställda som deltar i STVP (enligt definition och beskrivning nedan). Syftet med Volvo Bonus är att stärka den globala samsynen bland de anställda med avseende på Volvo Car Groups vision, mål och strategier samt uppmuntra alla anställda att uppnå och överträffa målen i den av styrelsen framtagna affärsplanen. Utbetalning under Volvo Bonus kräver att Volvo Car Groups vinst, mätt som resultat före räntor och skatter (EBIT), uppgår till vissa nivåer. Grundkravet för att Volvo Bonus ska betalas ut är att en miniminivå av EBIT uppnås (tröskelnivån). Om den högre målnivån, eller maxnivån, av EBIT uppnås kommer utbetalningen under Volvo Bonus att öka (med linjära utbetalningar i förhållande till prestation mellan nivåerna). Det belopp som betalas ut för varje prestationsnivå är en procentandel av den anställdes årliga fasta kontantlön (eller ett fast belopp i vissa fall), med ett tak för maximal utbetalning då maxnivån av EBIT uppnås eller överskrids. Utbetalningen är begränsad till 200 procent av den så kallade målbonusen. Målbonusen är en procentandel av den anställdes årliga fasta kontantlön den 31 december i slutet på varje intjänandeår. För att vara berättigad till utbetalning måste den anställda vara kvar inom Volvo Car Group vid utbetalningsdagen.

#### Short-Term Variable Pay programme (”STVP”)

STVP är ett ettårigt, kontantbaserat incitamentsprogram som omfattar totalt cirka 150 anställda inklusive VD, andra medlemmar av koncernledningen och vissa andra ledande befattningshavare. Syftet med STVP är att stödja företagsstrategin och omställningen av Volvo Car Group.

Utbetalning under STVP kräver att Volvo Car Group uppnår vissa prestationsindikatorer relaterade till EBIT (1/3), kvalitet (1/3) och strategiska omställningsåtgärder (1/3), framtagna av Personal- och hållbarhetskommittén. För varje prestationsindikator sätts en tröskel-, mål- och maxnivå. Grundkravet för att STVP ska betalas ut i förhållande till varje prestationsindikator är att tröskelnivån uppnås. Om målnivån, eller maxnivån, uppnås kommer utbetalningen i förhållande till den relevanta prestationsindikatorn att öka (med linjära utbetalningar i förhållande till prestation mellan nivåerna). Det belopp som betalas ut för varje prestationsnivå är en procentandel av den anställdes årliga fasta kontantlön, med ett tak för maximal utbetalning då maxnivån för varje prestationsindikator uppnås eller överskrids. Utbetalningen är begränsad till 200 procent av det så

kallade målvärdet. Målvärdet är en procentandel av den anställdes årliga fasta kontantlön den 31 december i slutet på varje intjänandeår. För att vara berättigad till utbetalning måste den anställda vara kvar inom Volvo Car Group vid utbetalningsdagen.

### Skuld och kostnad

För 2020 uppgick kostnaden för Volvo Bonus och STVP till 1 105 MSEK inklusive sociala avgifter, varav 56 MSEK avsåg koncernledningen (inklusive VD).

Volvo Car Groups resultat för det första halvåret 2020 påverkades allvarligt av covid-19-pandemin. Styrelsen beslutade därför att ta bort EBIT-nivåerna för helåret 2020 och ersätta dem med nya EBIT-nivåer för det andra halvåret 2020. De nya tröskel-, mål- och maxnivåerna kopplade till EBIT under Volvo Bonus och STVP justerades till 50 procent av de ursprungliga nivåerna och utbetalningsnivåerna reducerades i motsvarande mån.

### Långsiktiga incitamentsprogram

#### Long-term variable pay programme (”LTVP”)

LTVP:erna är treåriga, kontantbaserade incitamentsprogram som omfattar motsvarande grupp av anställda inkluderade i STVP, det vill säga totalt cirka 150 anställda inklusive VD, andra medlemmar av koncernledningen och vissa andra ledande befattningshavare. För närvarande finns det tre utestående LTVP:er; 2019/2022, 2020/2023 och 2021/2024.

Syftet med LTVP:erna är att (i) stärka samsynen bland nyckelpersoner med avseende på Volvo Car Groups vision, mål, strategier samt affärsplan, (ii) förbättra Volvo Car Groups förmåga att attrahera och behålla nyckelpersoner, och (iii) belöna potentiella framtida insatser i förhållande till ökat aktieägarvärde.

Under LTVP 2019/2022 beror utbetalningen enbart på utvecklingen av Volvo Car Groups marknadsvärde under programmets löptid.

Under LTVP 2020/2023 samt 2021/2024 beror utbetalningen på utvecklingen av Volvo Car Groups marknadsvärde så väl som uppfyllelse av vissa prestationsvillkor relaterade till rörelsemarginal och omsättningstillväxt mätt under programmets löptid, vilka har fastställts av styrelsen. För varje prestationsvillkor sätts en tröskel- och maxnivå. Grundkravet för att LTVP ska betalas ut i förhållande till varje prestationsvillkor är att tröskelnivån uppnås. Om maxnivån uppnås kommer utbetalningen i förhållande till det relevanta prestationsvillkoret att öka (med linjära utbetalningar i förhållande till prestation mellan nivåerna).

Det belopp som betalas ut under LTVP:erna är en procentandel av den anställdes årliga fasta kontantlön, med ett tak för maximal utbetalning. Under LTVP 2019/2022 är utbetalningen begränsad till 200 procent av det så kallade målvärdet, och under LTVP 2020/2023 samt 2021/2024 är utbetalningen begränsad till 300 procent av det så kallade målvärdet. Målvärdet är en procentandel av den anställdes årliga fasta kontantlön vid starten av programmet. För att vara berättigad till utbetalning måste den anställda vara kvar inom Volvo Car Group (och inte vara föremål för uppsägning) vid utbetalningsdagen.



De nuvarande utestående LTVP:erna kommer att fortlöpa tills slutdatumet för respektive program. Det är dock styrelsens nuvarande avsikt att föreslå att årsstämman 2022 beslutar att godkänna ett långsiktigt aktierelaterat incitamentsprogram som skulle omfatta ett motsvarande antal anställda som ingår i LTVP. Vid implementering av ett sådant program kommer det inte erbjudas någon LTVP för 2022. Styrelsens nuvarande avsikt är att långsiktiga aktiebaserade incitamentsprogram ska ersätta LTVP:erna framåt (för mer information hänvisas till "Aktier och aktiekapital–Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.").

#### Skuld och kostnad

För 2020 uppgick kostnaden för LTVP:erna till 110 MSEK inklusive sociala avgifter, varav 34 MSEK avsåg koncernledningen. Den totala skulden uppgick till 180 MSEK.

För ytterligare information avseende nuvarande utestående incitamentsprogram hänvisas till "Not 8 – Anställda och ersättningar" på sida F-32–F-36 i "Historisk finansiell information".

#### Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram

Se "Aktier och aktiekapital–Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m."



XC60

# Aktier och aktiekapital

## Aktieinformation

Enligt Bolagets nuvarande registrerade bolagsordning ska aktiekapitalet vara lägst 50 000 000 SEK och högst 200 000 000 SEK, fördelat på lägst 50 000 000 och högst 200 000 000 aktier. Bolagets registrerade aktiekapital uppgick per den 30 juni 2021 och per dagen för detta prospekt till 51 138 794 SEK, fördelat på 51 138 794 aktier (varav 50 000 000 stamaktier av serie A och 1 138 794 preferensaktier av serie C), vardera med ett kvotvärde om 1,0 SEK. För information om förändringar i Bolagets aktiekapital, se ”–Aktiekapitalets utveckling” samt ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.” nedan.

På den extra bolagsstämman den 17 oktober 2021 antogs en justerad bolagsordning, enligt vilken aktiekapitalet ska vara lägst 50 000 000 SEK och högst 200 000 000 SEK, fördelat på lägst 2 500 000 000 aktier och högst 10 000 000 000 aktier. Aktier av varje aktieslag kan ges ut till ett antal motsvarande hela aktiekapitalet. Se även ”Bolagsordning”).<sup>1</sup>

Aktierna i Bolaget är utfärdade enligt svensk rätt, fullt betalda och denominerade i SEK. Stamaktierna av serie B kommer inte att vara föremål för inskränkningar i den fria överlåtbarheten vid noteringstidpunkten. Aktieägarnas rättigheter kan endast ändras i enlighet med de förfaranden som anges i aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

## Vissa rättigheter kopplade till aktierna

### Bolagsstämma

För information om bolagsstämman i Volvo Car Group, se ”Bolagsstyrning–Bolagsstämma”.

### Rösträtt

Varje stamaktie av serie B berättigar till en (1) röst och varje stamaktie av serie A berättigar till tio (10) röster vid bolagsstämman. Varje aktieägare är berättigad att vid bolagsstämma rösta för det fulla antalet av honom eller henne ägda och företrädde aktier utan begränsning i rösträtten.

### Företrädesrätt till nya aktier m.m.

Beslutar Bolaget att genom kontant- eller kvittningsemission ge ut nya aktier, teckningsoptioner eller konvertibler har aktieägarna företrädesrätt till teckning i förhållande till det antal aktier de förut äger. Det finns dock inga bestämmelser i Bolagets bolagsordning som begränsar möjligheten att, i enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen, emittera nya aktier, teckningsoptioner eller konvertibler med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt. För mer information, se § 8 i Bolagets bolagsordning (inkluderad i ”Bolagsordning”).

### Rätt till utdelning och överskott vid likvidation

Enligt den ändrade bolagsordningen medför samtliga aktier lika rätt till andel i Bolagets vinst och till eventuellt överskott vid likvidation.

Beslut om vinstutdelning fattas av bolagsstämman och utbetalas genom Euroclear Swedens försorg. Utdelning får endast ske med ett sådant belopp att det efter utdelningen finns full täckning för Bolagets bundna egna kapital och endast om utdelningen framstår som försvarlig med hänsyn till (i) de krav som verksamhetens art,

omfattning och risker ställer på storleken av det egna kapitalet samt (ii) Bolagets och Koncernens konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt (den s.k. försiktighetsregeln). Som huvudregel får aktieägarna inte besluta om utdelning av ett större belopp än vad styrelsen föreslagit eller godkänt. Utdelning utbetalas normalt som ett kontant belopp per aktie, men kan även ske i annan form än kontanter (sakutdelning).

Rätt till utdelning tillkommer den som på den av bolagsstämman fastställda avstämningsdagen för utdelningen är registrerad som innehavare av aktier i den av Euroclear Sweden förda aktieboken. Om aktieägare inte kan betalas genom Euroclear Sweden kvarstår aktieägarens fordran på Bolaget avseende utdelningsbeloppet och begränsas i tiden endast genom regler om tioårig preskription. Vid preskription tillfaller utdelningsbeloppet Volvo Car Group. Varken aktiebolagslagen eller Volvo Car Groups bolagsordning innehåller några restriktioner avseende rätt till utdelning till aktieägare utanför Sverige. Utöver eventuella begränsningar som följer av bank- eller clearingsystem i berörda jurisdiktioner, sker utbetalning till sådana aktieägare på samma sätt som till aktieägare med hemvist i Sverige. För aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige utgår dock normalt svensk kupongskatt, se ”Vissa skattefrågor–Vissa skattefrågor i Sverige” för mer information.

## Viktig information om beskattning

### Skattelagstiftningen i investerarens hemland och i Sverige kan påverka de eventuella intäkter som erhålls från aktier i Bolaget.

Beskattning av utdelning och kapitalinkomster samt regler om kapitalförluster i samband med avyttring av värdepapper beror på den enskilde investerarens särskilda förhållanden. Skilda regler gäller för olika kategorier skattskyldiga och för olika typer av investeringsformer. Varje investerare bör därmed anlita en skatterådgivare för att få information om specifika skatteföljder som kan uppstå i det enskilda fallet, inklusive tillämpningen och effekten av utländska skatteregler och skatteavtal.

### Omvandlingsförbehåll för stamaktier av serie A

På begäran av en aktieägare ska stamaktier av serie A (en eller flera), tillhöriga den aktieägaren, omvandlas till motsvarande antal stamaktier av serie B. Begäran om omvandling, som ska vara skriftlig och ange det antal aktier som ska omvandlas, ska göras hos styrelsen. Omvandlingen ska därefter utan dröjsmål anmälas för registrering hos Bolagsverket och är verkställd när den registreras i aktiebolagsregistret samt antecknats i avstämningsregistret.

### Hembudsförbehåll för stamaktier av serie A

Har stamaktier av serie A genom köp, byte, gåva, bodelning, arv, testamente, bolagsskifte, fusion, delning eller genom annat slag av förvärv övergått från aktieägare till någon, som inte förut är ägare av stamaktier av serie A i bolaget, ska sådan stamaktie av serie A hembjudas övriga ägare av stamaktier av serie A till inlösen. Erbjudande om hembud får inte utnyttjas för ett mindre antal stamaktier av serie A än erbjudandet omfattar. För mer information, se § 15 i Bolagets bolagsordning (inkluderad i ”Bolagsordning”).

<sup>1</sup>) Den justerade bolagsordningen förväntas registreras vid Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021.

Utdelningshistorik

Tabellen nedan visar Bolagets utdelning relaterade till räkenskaps-åren 2018–2020 samt perioden 1 januari–30 juni 2021.

För information om Volvo Car Groups utdelningspolicy, se ”–Verksamhetsbeskrivning–Utdelningspolicy”.

SEK		Januari–juni		Räkenskapsåret	
		2021	2020	2019	2018
Stamaktier av serie A	Total utdelning	5 979 184 142	–	145 000 000	1 387 500 000
	Antal utestående aktier	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000
	Utdelning per aktie	119,58	–	2,90	27,75
Preferensaktier av serie C <sup>1)</sup>	Total utdelning	178 972 865	–	35 006 528	–
	Antal utestående aktier	1 138 794	1 138 794	1 138 794	–
	Utdelning per aktie	157,18	–	30,74	–
Preferensaktier av serie P <sup>2)</sup>	Total utdelning	–	–	–	125 000 000
	Antal utestående aktier	–	–	–	500 000
	Utdelning per aktie	–	–	–	250

1) Emitterade 2019.

2) Inlösta 2019.

Aktiekapitalets utveckling

Av nedanstående tabell framgår aktiekapitalets utveckling sedan räkenskapsåret 2018.<sup>2</sup>

ÅR	Händelse	Ändring i antalet aktier				Totalt antal utestående aktier				Kvotvärde per aktie, SEK	Totalt aktiekapital, SEK	
		Stam-aktier av serie A	Stam-aktier av serie B	Preferens-aktier av serie C	Totalt	Förändring i aktiekapital, SEK	Stam-aktier av serie A	Stam-aktier av serie B	Preferens-aktier av serie C			Totalt
Ingångs-	–	–	–	–	–	–	50 000 000	–	500 000	50 500 000	1,00	50 500 000
2019	Inlösen av preferensaktier <sup>1)</sup>	–	–	-500 000	-500 000	-500 000	50 000 000	–	–	50 000 000	1,00	50 000 000
2019	Riktad nyemission av preferensaktier <sup>2)</sup>	–	–	1 138 794	1 138 794	1 138 794	50 000 000	–	1 138 794	51 138 794	1,00	51 138 794
2021	Inlösen av Preferensaktier <sup>3)</sup>	–	–	-1 138 794	–	1 138 794	50 000 000	–	–	50 000 000	1,00	50 000 000
2021	Fondemission <sup>4)</sup>	–	–	–	–	1 138 794	50 000 000	–	–	50 000 000	1,02277588	51 138 794
2021	Omvandling av stamaktier av serie A till stamaktier av serie B <sup>5)</sup>	-12 735 850	12 735 850	–	–	–	37 264 150	12 735 850	–	50 000 000	1,02277588	51 138 794
2021	Aktiesplit <sup>6)</sup>	1 825 943 350	624 056 650	–	2 450 000 000	–	1 863 207 500	636 792 500	–	2 500 000 000	0,0204555176	51 138 794
2021	Nyemission <sup>7)</sup>	–	413 223 140	–	413 223 140	8 452 693	1 863 207 500	1 050 015 640	–	2 913 223 140	0,0204555176	59 591 487
2021	Apportemission <sup>8)</sup>	–	1 695 386	–	1 695 386	34 680	1 863 207 500	1 051 711 026	–	2 914 918 526	0,0204555176	59 626 167
2021	Riktad nyemission till Preferensaktieägarna <sup>9)</sup>	–	87 992 075	–	87 992 075	1 799 923	1 863 207 500	1 139 703 101	–	3 002 910 601	0,0204555176	61 426 091

1) Genomfört till ett lösenpris om 11 489,73 SEK per aktie och genom en minskning av aktiekapitalet med 50 000 000 SEK. Ändamålet med minskningen var att återbetala aktieägare.

2) Genomfört till en teckningskurs om 4 400 SEK per aktie, betalat genom kvittning av krav gentemot Bolaget, hänförliga till inlösen av preferensaktierna 2019.

3) Genomförd till ett inlösenpris om 4 674,70 SEK per Preferensaktie genom minskning av Bolagets aktiekapital med 1 138 794 SEK. Se ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Förändringar relaterade till Preferensaktierna–Inlösen av Preferensaktier” nedan.

4) Fondemission om 1 138 794 SEK, innebärande att ett motsvarande belopp överförs från fritt eget kapital utan utgivande av nya aktier i syfte att återställa Bolagets aktiekapital. Se ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Förändringar relaterade till Preferensaktierna–Fondemission för att återställa aktiekapitalet” nedan.

5) Omvandling av 12 735 850 stamaktier av serie A till 12 735 850 stamaktier av serie B (1:1) i samband med Erbjudandet. Se ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Omvandling av stamaktier i samband med Erbjudandet” nedan.

6) Uppdelning av stamaktierna av serie A och B i Bolaget (50:1). Se ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Aktiesplit” nedan.

7) Nyemissionen av stamaktier av serie B i samband med Erbjudandet, under antagande om att Nyemissionen genomförs till ett Erbjudandepreis som motsvarar mittpunkten i Prisintervallet. Se ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Nyemission av stamaktier av serie B som en del av Erbjudandet” nedan.

8) Utbyte av aktier i Volvo Car Corporation mot aktier i Bolaget, under antagande om att Erbjudandepreiset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet. Se ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Apportemission för utbyte av aktier i Volvo Car Corporation mot aktier i Bolaget” och ”–Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Tidigare aktierelaterat investeringsprogram i Volvo Car Corporation” nedan.

9) Riktad nyemission till Preferensaktieägarna i samband med Erbjudandet, under antagande om att den Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna genomförs till ett Erbjudandepreis som motsvarar mittpunkten i Prisintervallet. Se ”–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Förändringar relaterade till preferensaktierna–Riktad nyemission till Preferensaktieägarna” nedan.

2) Framtida emissioner av aktier till följd av incitamentsprogram visas inte i tabellen. För ytterligare information, se ”–Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Nytt aktierelaterat incitamentsprogram”.

**Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.**

**Nyemission av stamaktier av serie B som en del av Erbjudandet**

På en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 fattades det beslut om Nyemissionen i syfte att genomföra Erbjudandet. Styrelsen bemyndigades att besluta om ökning av aktiekapitalet, antalet stamaktier av serie B att emitteras samt teckningskursen. Teckningskursen ska överensstämma med Erbjudandepriiset. Rätten att teckna stamaktier av serie B i Nyemissionen tillkommer, med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt, allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge samt institutionella investerare. Styrelsen förväntas besluta om slutliga emissionsvillkor för Nyemissionen omkring den 27 oktober 2021. Antalet aktier som kommer att emitteras beror på Erbjudandepriiset.

Se även "– Utspädning" nedan.

**Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet**

**Förändringar relaterade till Preferensaktierna**

Folksam ömsesidig sakförsäkring, Folksam ömsesidig livförsäkring (Tjänstepension), Folksam ömsesidig livförsäkring (Övrig försäkring), KPA Pensionsförsäkring (publ) ("Folksam") och AMF Pensionsförsäkring ("AMF") ("Preferensaktieägarna") innehar preferensaktier av serie C i Bolaget som emitterades i samband med ett riktat erbjudande 2019 ("Preferensaktierna").

För att tillse att Bolaget endast kommer att ha stamaktier av serie A och stamaktier av serie B utestående efter genomförandet av Erbjudandet kommer nedanstående åtgärder att vidtas i förhållande till Preferensaktierna. Bolagsordningen, som antogs vid en extra bolagsstämma den 17 oktober 2021 och förväntas registreras vid Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021, innefattar ingen möjlighet att emittera preferensaktier av serie C (se "Bolagsordning").

**Inlösen av Preferensaktierna**

Vid en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 beslutades det att lösa in samtliga 1 138 794 Preferensaktier genom en minskning av Bolagets aktiekapital med 1 138 794 SEK, där inlösenpriset om 4 674,70 SEK per Preferensaktie motsvarar Preferensaktieägarnas teckningspris för Preferensaktierna plus upplupen men obetald ränta ("Inlösen av Preferensaktierna"). Inlösenpriset kommer att betalas av Bolaget genom en emission av skuldebrev (Eng. *promissory notes*) till Preferensaktieägarna, motsvarande ett belopp om 5 324 MSEK.

**Fondemission för att återställa Bolagets aktiekapital**

För att återställa Bolagets aktiekapital efter Inlösen av Preferensaktierna beslutade den extra bolagsstämman som hölls den 17 oktober 2021 om en fondemission till ett belopp motsvarande 1 138 794 SEK ("Fondemissionen"). Fondemissionen kommer att genomföras genom att beloppet överförs från fritt eget kapital utan utgivande av nya aktier.

**Riktad nyemission till Preferensaktieägarna**

Som ett villkor för Inlösen av Preferensaktierna har varje Preferensaktieägare åtagit sig att återinvestera respektive totalt inlösenpris i en riktad nyemission av stamaktier av serie B, där teckningspriset ska motsvara Erbjudandepriiset och där betalning ska göras genom kvittning av skuldebrev (den "Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna"). Den Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna förväntas beslutas vid en extra bolagsstämma som ska hållas den 27 oktober 2021. Antalet aktier i den Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna kommer (beroende på Erbjudandepriiset) att vara lägst 78 287 067 och högst 100 443 786.

Se även "– Utspädning" nedan.

**Bolagsrättsliga beslut och registrering**

Besluten om Inlösen av Preferensaktierna och Fondemissionen fattades vid en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021. Inlösen av Preferensaktierna och Bonusemissionen förväntas registreras vid Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021.

Beslutet om den Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna förväntas fattas vid en extra bolagsstämma som ska hållas den 27 oktober 2021 och förväntas registreras vid Bolagsverket omkring den 1 november 2021.

**Omvandling av stamaktier i samband med Erbjudandet**

För att underlätta settlement av Nyemissionen genom en aktielånsmekanism har Geely Sweden gått med på att omvandla ett antal av sina stamaktier av serie A till stamaktier av serie B och låna ut dem till SEB, som agerar som s.k. settlement agent. Omvandlingen görs också för att förse Geely Sweden med stamaktier av serie B som kommer att säljas som en del i Erbjudandet och för att användas i Övertilldelningsoptionen. Mot denna bakgrund beslutade en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 att omvandla 12 735 850 stamaktier av serie A till 12 735 850 stamaktier av serie B (1:1) ("Aktieomvandlingen"). Aktieomvandlingen förväntas registreras hos Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021.

**Aktiesplit**

På en extra bolagsstämma som hölls den 17 oktober 2021 beslutades det om en uppdelning av stamaktierna av serie A respektive B i Bolaget (aktiesplit 50:1), där en befintlig stamaktie av serie A respektive B kommer att delas upp i 50 stamaktier av motsvarande serie, för att uppnå ett lämpligt antal aktier i Bolaget och därmed ett lämpligt pris per aktie i Erbjudandet ("Aktiespliten"). Aktiespliten förväntas registreras vid Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021.

**Apportemission för utbyte av aktier i Volvo Car Corporation mot aktier i Bolaget**

I samband med noteringen av stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm kommer aktier i Volvo Car Corporation som innehas av ett antal nuvarande och tidigare medlemmar i koncernledningen och styrelsen till följd av deras privata investeringar inom ramen för ett tidigare investeringsprogram i Volvo Car Corporation bytas ut



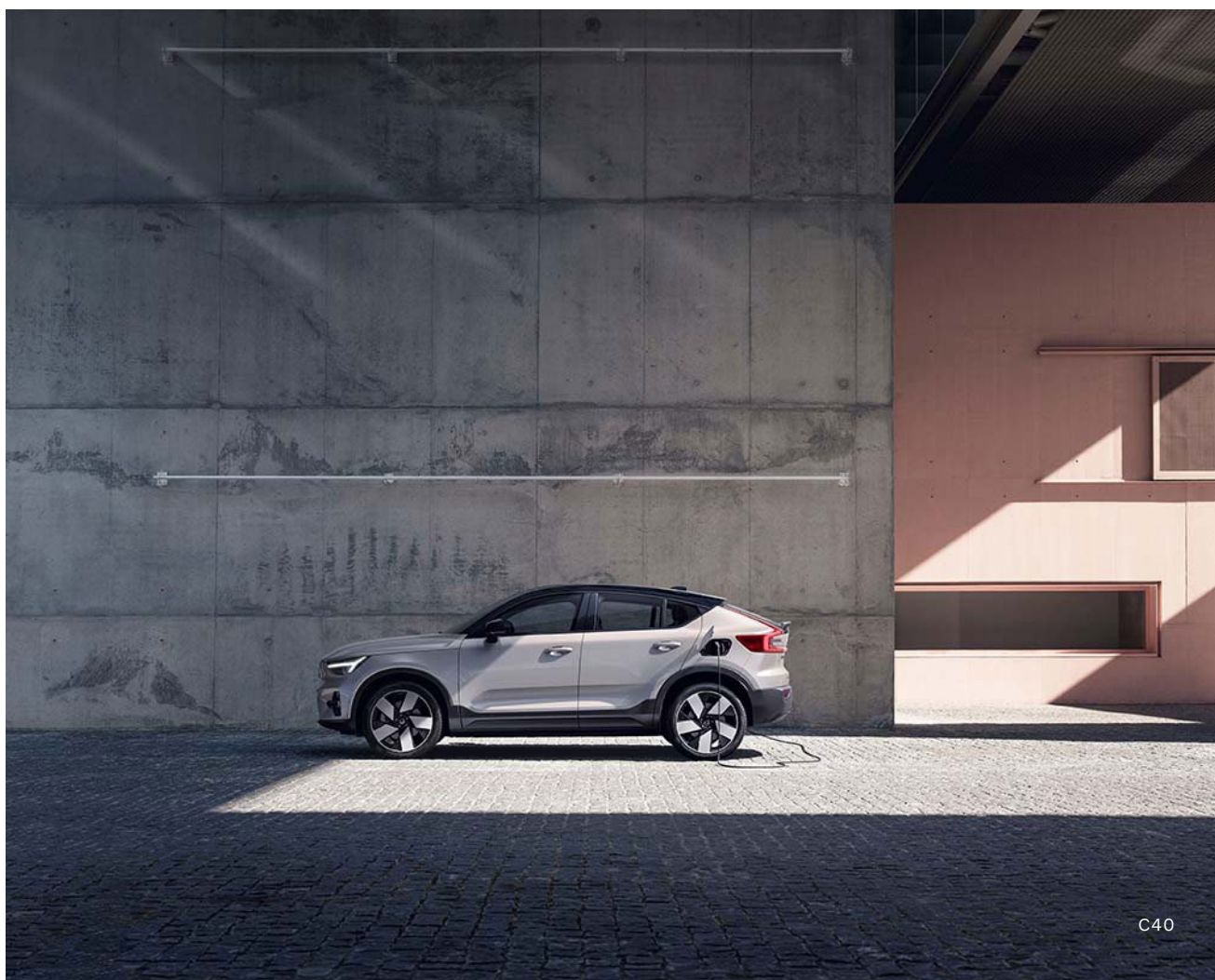
mot aktier i Bolaget genom en apportemission ("**Apportemissionen**"). Sammanlagt kommer 437 aktier i Volvo Car Corporation bytas ut mot 1 695 386 nya stamaktier av serie B i Bolaget (under antagande om att Erbjudandepriiset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet). Aktierna i Volvo Car Corporation ska tillföras Bolaget senast den 27 oktober 2021. Per dagen för detta prospekt har utnyttjandet av teckningsoptioner i Volvo Car Group inte registrerats hos Bolagsverket. Se "*Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Tidigare aktierelaterat investeringsprogram i Volvo Car Corporation*".

Beslutet om Apportemissionen förväntas fattas vid en extra bolagsstämma som ska hållas den 27 oktober 2021. Apportemissionen förväntas registreras hos Bolagsverket omkring den 1 november 2021.

Se också "*Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m.–Nytt aktierelaterat incitamentsprogram*". Se även "*Utspädning*" nedan.

#### **Utspädning**

Under antagande om att Erbjudandepriiset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet kommer Nyemissionen att innebära en ökning av antalet aktier från 2 500 000 000 (efter Inlösen av Preferensaktierna och Aktiespliten) till 2 913 223 140 aktier. För befintliga aktieägare kommer detta att leda till en utspädning om 413 223 140 nya aktier, motsvarande 14,2 procent av det totala antalet aktier och 2,1 procent av det totala antalet röster efter Nyemissionen. Tillsammans kommer Nyemissionen, Apportemissionen och den Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna att innebära en ökning av antalet aktier, från 2 500 000 000 (efter Inlösen av Preferensaktierna och Aktiespliten) till 3 002 910 601 aktier. För befintliga aktieägare kommer detta att leda till en utspädning om 502 910 601 nya aktier, motsvarande 16,7 procent av det totala antalet aktier och 2,5 procent av det totala antalet röster efter Nyemissionen, Apportemissionen och den Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna.



C40



### Substansvärde per aktie

Per den 30 juni 2021 uppgick Bolagets substansvärde (Eng. *net asset value*)<sup>3</sup> per aktie till 1 431 SEK. Justerat för Inlösen av Preferensaktierna och Aktiespliten<sup>4</sup> skulle substansvärdet per aktie ha uppgått till 27 SEK. Justerat även för Apportemissionen och den Riktade nyemissionen till Preferensaktieägarna (under antagande om att ErbjudandepriSET motsvarar mittpunkten i Prisintervallet)<sup>5</sup> skulle substansvärdet per aktie ha uppgått till 28 SEK. ErbjudandepriSET kommer att fastställas inom Prisintervallet om 53–68 SEK per stamaktie av serie B.

### Ägarstruktur

Tabellen nedan beskriver Bolagets ägarstruktur före respektive omedelbart efter Erbjudandets genomförande, under förutsättning att samtliga tilldelade aktier har överförts såsom de har allokerats och återspeglar ägarstrukturen både för det fall Övertilldelningsoptionen inte utnyttjas och Erbjudandet inte utökas samt om Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och Erbjudandet utökas till fullo. Tabellen är också baserad på antagandet (i) att de åtgärder som beskrivs under "–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m." ovan har genomförts och (ii) att ErbjudandepriSET motsvarar mittpunkten i Prisintervallet.

Aktieägare	Före Erbjudandet					Efter Erbjudandet (om Övertilldelningsoptionen inte utnyttjas och Erbjudandet inte utökas)				Efter Erbjudandet (om Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och Erbjudandet utökas till fullo)			
	Stamaktier av serie A	Stamaktier av serie B	Preferensaktier av serie C	Aktier, %	Röster, %	Stamaktier av serie A	Stamaktier av serie B	Aktier, %	Röster, %	Stamaktier av serie A	Stamaktier av serie B	Aktier, %	Röster, %
<b>Större aktieägare</b>													
Geely Holding	50 000 000	–	–	97,8	99,8	1 863 207 500	636 792 500	83,3	97,5	1 863 207 500	492 164 401	78,4	96,7
AMF <sup>1)</sup>	–	–	681 818	1,3	0,1	–	77 475 947	2,6	0,4	–	77 475 947	2,6	0,4
Folksam <sup>2)</sup>	–	–	456 976	0,9	0,1	–	35 309 516	1,2	0,2	–	35 309 516	1,2	0,2
<b>Totalt större aktieägare</b>	<b>50 000 000</b>	<b>–</b>	<b>1 138 794</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>749 577 963</b>	<b>87,0</b>	<b>98,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>604 949 864</b>	<b>82,2</b>	<b>97,3</b>
<b>Nya aktieägare</b>													
	–	–	–	–	–	–	390 125 138	13,0	2,0	–	534 753 237	17,8	2,7
<b>Totalt nya och befintliga aktieägare</b>	<b>50 000 000</b>	<b>–</b>	<b>1 138 794</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>1 139 703 101</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1 863 207 500</b>	<b>1 139 703 101</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

1) AMF Pensionsförsäkring. AMFs aktieäggande efter Erbjudandet innefattar aktier som omfattas av AMFs åtagande att förvärva aktier i Erbjudandet (se "Placeringsavtal m.m.–Åtaganden från Cornerstone-investerare").

2) Folksam ömsesidig sakförsäkring, Folksam ömsesidig livförsäkring (Tjänstepension), Folksam ömsesidig livförsäkring (Övrig försäkring) och KPA Pensionsförsäkring AB (publ).

Omedelbart efter Erbjudandet och de förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet har genomförts och under antagande om att övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo och Erbjudandet utökas till fullo, kommer Huvudaktieägaren att inneha 78,4 procent av aktierna och 96,7 procent av rösterna. Huvudaktieägaren kommer således ha ett betydande inflytande över utfallen av de beslut som hänskjuts till Bolagets aktieägare för godkännande. Sådant inflytande är emellertid begränsat av bestämmelserna i aktiebolagslagen och av andra tillämpliga lagar och regler. Huvudaktieägaren ägs till 91 procent av Bolagets styrelseordförande Eric Li och till 9 procent av Eric Lis son Li Xing Xing.

I Sverige är den lägsta gränsen för anmälningspliktigt innehav (s.k. flaggning) fem procent av samtliga aktier eller av röstetalet för samtliga aktier.

### Lock up-arrangemang m.m.

Huvudaktieägaren, styrelseledamöter och medlemmar i koncernledningen kommer, med vissa undantag, åta sig att inte sälja deras respektive innehav under en viss period efter det att Bolagets stamaktier av serie B har tagits upp till handel på Nasdaq Stockholm. Cornerstone-investerare kommer inte att vara föremål för lock-up i förhållande till deras tilldelning. För ytterligare information, se "Placeringsavtal m.m.–Lock-up-åtaganden m.m."

### Ansökan om upptagande till handel

Nasdaq Stockholms bolagskommitté har den 30 augusti 2021 bedömt att Bolaget uppfyller Nasdaq Stockholms noteringskrav under förutsättning att sedvanliga villkor uppfylls, däribland att spridningskravet för Bolagets stamaktier av serie B uppfylls senast den första dagen för handel i Bolagets stamaktier av serie B och att Bolaget ansöker om upptagande av Bolagets stamaktier av serie B till handel på Nasdaq Stockholm. Nasdaq Stockholms bolagskommitté har bedömt att spridningskravet för Bolagets stamaktier av serie B kan uppfyllas genom Erbjudandet som innebär att minst 12,5 procent av Bolagets aktier kommer att handlas fritt (s.k. free float). Första dag för handel på Nasdaq Stockholm beräknas vara den 28 oktober 2021. Stamaktierna serie B kommer att handlas under kortnamnet (ticker) VOLCAR B.

3) Beräknat som eget kapital (73 190 000 000 SEK) delat på antalet aktier (51 138 792) per den 30 juni 2021.

4) Se "–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Förändringar relaterade till Preferensaktierna" respektive "–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Aktiesplit<sup>5</sup>" ovan, vilka tillsammans ökar antalet aktier med 2 448 861 206.

5) Se "–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Förändringar relaterade till Preferensaktierna" respektive "–Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet–Apportemission för utbyte av aktier i Volvo Car Corporation mot aktier i Bolaget" ovan, vilka tillsammans ökar antalet aktier med ytterligare 89 687 461.

### Aktieägaravtal

Alla befintliga aktieägare är parter i ett aktieägaravtal som kommer att upphöra att gälla i anslutning till upptagandet till handel av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm.

Styrelsen känner inte till några andra aktieägaravtal eller överenskommelser mellan Bolagets aktieägare som syftar till att utöva gemensamt inflytande över Bolaget. Styrelsen känner heller inte till några avtal eller motsvarande som kan resultera i att kontrollen över Bolaget förändras.

### Aktierelaterade investerings- och incitamentsprogram m.m. Tidigare aktierelaterat investeringsprogram i Volvo Car Corporation

Under 2015 emitterade Bolagets dotterbolag Volvo Car Corporation totalt 1 359 teckningsoptioner med rätt att teckna aktier i Volvo Car Corporation. Erbjudandet att förvärva teckningsoptioner riktades till, och accepterades av, ett antal nuvarande och tidigare medlemmar av koncernledningen samt styrelsen i enlighet med nedan tabell.

Förvärven gjordes i form av privata investeringar till marknadsvärde i enlighet med en extern värdering. Varje teckningsoption gav rätt att förvärva en aktie i Volvo Car Corporation till ett förutbestämt pris, med 30 september 2021 som sista teckningsdag. Den 13 september 2021 utnyttjades teckningsoptionerna i enlighet med villkoren i investeringsprogrammet av alla dåvarande deltagare, vilka därmed erhöll aktier i Volvo Car Corporation.

I samband med Erbjudandet kommer deltagarnas aktier i Volvo Car Corporation, som framgår av tabellen nedan, tillföras Bolaget i utbyte mot nyemitterade stamaktier av serie B i Bolaget genom Apportemissionen (under antagande om att Erbjudandepriiset motsvarar mittpunkten i Prisintervallet), där utbytesrelationen har justerats i enlighet med villkoren för investeringsprogrammet. För deltagarna beräknas det totala värdet av justeringen att uppgå till 6,5 miljoner SEK. För mer information om apportemissionen, se ”Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m. – Övriga förändringar i kapitalstrukturen i samband med erbjudandet – Apportemission för utbyte av aktier i Volvo Car Corporation mot aktier i Bolaget”).

Namn	Befattning	Antal innehavda aktier i Volvo Car Corporation	Antal stamaktier av serie B i Bolaget att emitteras
Håkan Samuelsson	VD och koncernchef	316	1 225 959
Andra nuvarande och tidigare medlemmar i koncernledningen och styrelseledamöter	–	121	469 427
<b>Totalt</b>		<b>437</b>	<b>1 695 386</b>

### Investeringsprogram avseende Polestar

Under 2019 implementerade Volvo Car Group genom sitt dotterbolag Volvo Car Corporation ett aktierelaterat investeringsprogram varigenom vissa medlemmar av koncernledningen i Volvo Car Group, inklusive Håkan Samuelsson, Henrik Green och Maria Hemberg, samt medlemmar av styrelsen och koncernledningen i Polestar erbjöds att förvärva aktier. Deltagarna har förvärvat aktier i Volvo Car Groups dotterbolag PSINV AB, som i sin tur äger aktier i Polestar Holding och därmed är deltagarna indirekt minoritetsägare i Polestar. Privatinvesteringarna i aktier gjordes till marknadsvärde i enlighet med en extern värdering. För det fall en deltagare upphör att vara anställd i antingen Volvo Car Group eller Polestar-koncernen har Volvo Car Corporation en möjlighet att förvärva deltagarens aktier i PSINV AB. Volvo Car Corporation har också en skyldighet att förvärva deltagarnas aktier efter en viss tidsperiod. Deltagarna innehar totalt cirka 21,18 procent av aktierna i PSINV AB, vilket motsvarar ett indirekt ägande i Polestar Holding uppgående till cirka 0,16 procent (Håkan Samuelssons, Henrik Greens och Maria Hembergs indirekta ägande i Polestar Holding uppgår till cirka 0,051, 0,015 respektive 0,006 procent av aktierna). Efter slutförandet av Polestars offentliggjorda samgående med Gores Guggenheim är avsikten att investeringsprogrammet avseende Polestar ska lösas upp enligt villkoren för programmet, vilket innebär att Volvo Car Corporation ska förvärva alla deltagares aktier och att deltagarna ska återinvestera det erhållna beloppet, netto efter avdrag för preliminärskatt, i aktier i Polestar UK. De förvärvade aktierna kommer att vara föremål för en lock up-period om 180 dagar efter genomförandet av de-SPAC-förfarandet (se även ”Verksamhetsbeskrivning – Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar – Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar – Polestars historia och ägarstruktur”).

### Nytt aktierelaterat incitamentsprogram

Styrelsens nuvarande avsikt är att föreslå att årsstämman 2022 beslutar att godkänna ett långsiktigt aktierelaterat incitamentsprogram i form av en treårig prestationsaktieplan (”PSP”) som skulle omfatta ett motsvarande antal anställda som ingår i LTVP, det vill säga VD, andra medlemmar av koncernledning samt vissa andra ledande befattningshavare. Om styrelsens förslag blir i linje med den nuvarande avsikten, och årsstämman godkänner detta, skulle tilldelning av stamaktier av serie B under förutsättning av fortsatt anställning inom Volvo Car Group och att vissa prestationsvillkor relaterade till finansiella och hållbarhetsmål uppnås, såsom omsättningstillväxt, rörelsemarginal och minskning av koldioxidutsläpp.

Om PSP implementeras förväntas det högsta värdet för närvarande uppgå till cirka 300 MSEK (inklusive framtida sociala avgifter).

### Nytt aktiematchningsprogram

Styrelsens nuvarande avsikt är att föreslå att årsstämman 2022 beslutar att godkänna ett aktiematchningsprogram, riktat till alla fastanställda hos Koncernen (med undantag för ledningsgruppen och vissa andra ledande befattningshavare). Om styrelsens förslag blir i linje med den nuvarande avsikten, och årsstämman godkänner detta, skulle varje anställd som önskar delta i aktiematchningsprogrammet vara skyldig att investera i stamaktier av serie B i Bolaget

upp till ett sammanlagt värde som vid tidpunkten för investeringen inte överstiger 10 000 SEK ("**Investeringsvärdet**") och Volvo Car Group skulle matcha investeringen genom tilldelning av sådant antal stamaktier av serie B i Bolaget som vid tidpunkten för tilldelningen värdemässigt motsvarar Investeringsvärdet, minus det skattelepp som ska betalas av deltagaren. Tilldelning av matchningsaktierna skulle ske under förutsättning av fortsatt anställning inom Volvo Car Group och att investeringsaktierna behålls under en tvåårsperiod från förvärvet av investeringsaktierna. Alternativa strukturer kan komma att föreslås och implementeras i jurisdiktioner där ett aktiematchningsprogram inte skulle vara genomförbart eller praktiskt möjligt på grund av legala, skattemässiga eller administrativa skäl.

Det maximala totala värdet av aktiematchningsprogrammet vid implementeringen, baserat på ett deltagande om 100 procent av berättigade anställda, förväntas i nuläget att bli cirka 526 MSEK (inklusive framtida sociala avgifter).

#### **Policy för aktieägande**

##### ***Policy för aktieägande för medlemmar av koncernledningen***

Då styrelsen anser att ett långsiktigt aktieägande är ett viktigt sätt för att skapa samsyn mellan medlemmarna av koncernledningen och Volvo Car Groups aktieägare har styrelsen implementerat följande policy för aktieägande för medlemmar av koncernledningen.

Styrelsen rekommenderar att VD och andra medlemmar av koncernledningen bygger upp ett personligt innehav av aktier med ett marknadsvärde motsvarande 100 procent av medlemmens årliga fasta kontantlön. Det rekommenderas att det personliga innehavet av aktier uppnås inom fem år från börsnoteringen av Bolaget och, för nyanställda, inom fem år från påbörjandet av anställningen som VD i Koncernen eller annan medlem av koncernledningen. VD och de andra medlemmarna av koncernledningen förväntas uppnå det rekommenderade aktieinnehavet genom att behålla aktier som tilldelas (netto efter skatter som ska betalas) i kommande incitamentsprogram. Då nivån för det rekommenderade aktieinnehavet uppnåtts förväntas VD eller de andra medlemmarna av koncernledningen behålla aktier till ett sådant värde så länge de är anställda som VD eller annan medlem av koncernledningen.

##### ***Policy för aktieägande för styrelseledamöter***

Styrelsen har också implementerat en policy för aktieägande för styrelseledamöter, enligt vilken det rekommenderas att de styrelseledamöter, som inte redan har ett sådant innehav, inom en femårsperiod, förvärvar aktier med ett marknadsvärde motsvarande minst ett års styrelsearvode, innan skatt och exklusive ersättning för kommittéarbete. Då nivån för det rekommenderade aktieinnehavet uppnåtts förväntas varje styrelseledamot behålla aktier till ett sådant värde så länge de innehar styrelseuppdraget.

#### **Bemyndigande för styrelsen att besluta om nyemission av stamaktier av serie B**

Utöver bemyndigandet beskrivet i avsnittet "*Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.–Nyemission av stamaktier av serie B som en del av Erbjudandet*" ovan beslutade den extra bolagsstämman som hölls den 17 oktober 2021 att bemyndiga styrelsen att, vid ett eller flera tillfällen fram till nästa årsstämma, besluta om nyemission av stamaktier av serie B. Antalet aktier som får emitteras med stöd av bemyndigandet ska vara inom begränsningarna i bolagsordningen och får inte överstiga tio (10) procent av antalet aktier i Bolaget vid tiden för styrelsen beslut. Bemyndigandet innefattar en rätt att besluta att emittera nya aktier mot kontant betalning, betalning med apportegendom eller betalning genom kvittning. Emissioner mot kontant betalning eller kvittning får göras med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt enbart i syfte att finansiera förvärv och förutsatt att emissionen görs på marknadsmässiga villkor.

Bemyndigandet förväntas registreras hos Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021.

#### **Information om offentliga uppköperbjudanden och inlösen av minoritetsaktier**

Enligt lagen (2006:451) om offentliga uppköperbjudanden på aktiemarknaden ska den som inte innehar några aktier, eller som innehar aktier som representerar mindre än 30 procent av röstetalet för samtliga aktier i ett svenskt aktiebolag vars aktier är upptagna till handel på reglerad marknad, och som genom förvärv av aktier i ett sådant bolag, ensam eller tillsammans med närstående, uppnår ett aktieinnehav som representerar minst 30 procent av röstetalet, omedelbart offentliggöra hur stort dennes aktieinnehav i bolaget är samt inom fyra veckor därefter lämna ett offentligt uppköperbjudande avseende resterande aktier i bolaget (budplikt).

En aktieägare som själv eller genom dotterföretag innehar mer än 90 procent av aktierna i ett svenskt aktiebolag har rätt att lösa in resterande aktier i bolaget. Ägare till de resterande aktierna har en motsvarande rätt att få sina aktier inlösta av majoritetsägaren. Förfarandet för sådan inlösen av minoritetsaktier regleras närmare i aktiebolagslagen (2005:551).

#### **Central värdepappersföring**

Bolagets aktier är registrerade i ett avstämningsregister i enlighet med lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Registret förs av Euroclear Sweden (Euroclear Sweden AB, Box 191, 101 23 Stockholm, Sverige). Aktierna registreras på person. Inga aktiebrev har utfärdats för aktierna eller kommer utfärdas för nya aktier. ISIN-koden för stamaktierna av serie B är SE SE0016844831.

# Bolagsordning

Antagen vid extra bolagsstämma den 17 oktober 2021.<sup>1</sup>

Bolagsordning för Volvo Car AB (publ), org.nr 556810-8988

## § 1. Företagsnamn

Bolagets företagsnamn är Volvo Car AB. Bolaget är publikt (publ).

## § 2. Säte

Styrelsen ska ha sitt säte i Göteborg.

## § 3. Verksamhet

Bolagets syfte är att erbjuda konsumenter frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt. För att uppnå detta syfte kommer bolaget både direkt och genom dotterbolag eller partnerskap utveckla, tillverka, marknadsföra och försälja bilar och erbjuda abonnemang på bilar och andra mobilitetstjänster för transport av människor och gods. Bolaget kommer även att bedriva annan verksamhet för att uppnå ovan syfte, både direkt och indirekt samt genom ägande i andra bolag.

## § 4. Aktiekapital

Aktiekapitalet ska vara lägst 50 000 000 och högst 200 000 000 kronor.

## § 5. Antal aktier

Antal aktier ska vara lägst 2 500 000 000 och högst 10 000 000 000.

## § 6. Aktieslag

Aktier kan ges ut i två serier, stamaktier serie A och stamaktier serie B. Aktier av varje aktieslag kan ges ut till ett antal motsvarande hela aktiekapitalet.

Stamaktier serie A medför tio (10) röster per aktie. Stamaktier serie B medför en (1) röst per aktie.

## § 7. Omvandlingsförbehåll för stamaktier av serie A

På begäran av en aktieägare ska stamaktier serie A (en eller flera), tillhöriga den aktieägaren, omvandlas till motsvarande antal stamaktier serie B. Begäran om omvandling, som ska vara skriftlig och ange det antal aktier som ska omvandlas, ska göras hos styrelsen. Omvandlingen ska därefter utan dröjsmål anmälas för registrering hos Bolagsverket och är verkställd när den registreras i aktiebolagsregistret samt antecknats i avstämningsregistret.

## § 8. Företrädesrätt

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemision ge ut nya stamaktier av serie A och serie B, ska ägare av stamaktier serie A och serie B ha företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier aktieägaren förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt ska erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, ska aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemision ge ut aktier endast av stamaktier serie A eller serie B, ska samtliga aktieägare, oavsett om deras aktier är stamaktier serie A eller serie B, äga företrädesrätt att teckna nya aktier i förhållande till det antal aktier de förut äger.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemision ge ut teckningsoptioner eller konvertibler har aktieägarna företrädesrätt att teckna teckningsoptioner som om emissionen gällde de aktier som kan komma att nytecknas på grund av optionsrätten respektive företrädesrätt att teckna konvertibler som om emissionen gällde de aktier som konvertiblerna kan komma att bytas ut mot.

Vad som ovan sagts ska inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontantemission eller kvittningsemision med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt.

Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission ska nya aktier emitteras av varje aktieslag i förhållande till det antal aktier av samma slag som finns sedan tidigare. Därvid ska gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag. Vad som nu sagts ska inte innebära någon inskränkning i möjligheten att genom fondemission, efter erforderlig ändring av bolagsordningen, ge ut aktier av nytt slag.

## § 9. Styrelse

Styrelsen ska bestå av lägst 3 och högst 12 bolagsstämmovalda styrelseledamöter.

## § 10. Revisorer

Bolaget ska ha lägst 1 och högst 3 revisorer.

## § 11. Kallelse

Kallelse till bolagsstämma ska ske genom annonsering i Post och Inrikes Tidningar och genom att kallelsen hålls tillgänglig på bolagets hemsida. Samtidigt som kallelse sker ska bolaget genom annonsering i Dagens Industri (DI) upplysa om att kallelse har skett.

Aktieägare som vill delta i en bolagsstämma ska göra anmälan till bolaget senast den dag som anges i kallelsen till stämman. Denna dag får inte vara söndag, allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och får inte heller infalla tidigare än femte vardagen före bolagsstämman.

Aktieägare får vid bolagsstämma medföra ett eller två biträden, dock endast om aktieägaren till bolaget anmäler antalet biträden på det sätt som anges i föregående stycke.

## § 12. Fullmaktsinsamling och poströstning

Styrelsen får samla in fullmakter enligt det förfarande som anges i 7 kap. 4 § andra stycket aktiebolagslagen. Styrelsen får införa en bolagsstämma besluta att aktieägarna ska kunna utöva sin rösträtt per post före bolagsstämman enligt vad som anges i 7 kap. 4 a § aktiebolagslagen.

<sup>1</sup>) Den justerade bolagsordningen förväntas registreras vid Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021.

**§ 13. Ärenden på årsstämman**

På årsstämman ska följande ärenden förekomma till behandling:

1. Val av ordförande vid stämman
2. Upprättande och godkännande av röstlängd
3. Godkännande av dagordning
4. Val av en eller två justeringsmän
5. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad
6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen samt, i förekommande fall, koncernredovisningen och koncernrevisionsberättelsen
7. Beslut om
  - a) fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt, i förekommande fall, koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen
  - b) dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
  - c) ansvarsfrihet gentemot bolaget för styrelseledamöterna och verkställande direktören
8. Fastställande av antalet styrelseledamöter och, i förekommande fall, revisorer
9. Fastställande av styrelsearvoden och, i förekommande fall, revisorsarvoden
10. Styrelseval och, i förekommande fall, revisorsval
11. Annat ärende, som ankommer på stämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen

**§ 14. Räkenskapsår**

Bolagets räkenskapsår omfattar tiden 1 januari till och med 31 december.

**§ 15. Hembud**

Har stamaktier serie A genom köp, byte, gåva, bodelning, arv, testamente, bolagsskifte, fusion, delning eller genom annat slag av förvärv övergått från aktieägare till någon, som inte förut är ägare av stamaktier serie A i bolaget, ska sådan stamaktie av serie A hembjudas övriga ägare av stamaktier serie A till inlösen. Erbjudande om hembud får inte utnyttjas för ett mindre antal stamaktier serie A än erbjudandet omfattar.

Förvärvaren av stamaktier serie A, som omfattas av hembudsförbehållet, ska snarast efter förvärvet skriftligen anmäla aktieövergången till bolagets styrelse. Anmälan ska innehålla uppgift om den ersättning som har lämnats för stamaktierna serie A och de villkor förvärvaren ställer för inlösen.

När anmälan om stamaktier serie A övergång har gjorts, ska styrelsen genast (i) anteckna detta i aktieboken med uppgift om dagen för anmälan och (ii) lämna en underrättelse om hembudet till varje lösningsberättigad med känd postadress.

Den som vill utöva lösningsrätt ska skriftligen anmäla detta till bolagets styrelse senast två månader från dagen för förvärvarens behöriga anmälan till styrelsen enligt andra stycket ovan. Lösningsanspråket ska av styrelsen genast antecknas i aktieboken med uppgift om dagen för anmälan.

Anmäler sig mer än en lösningsberättigad, ska stamaktierna serie A så långt det är möjligt fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i bolaget. Återstående stamaktier serie A fördelas genom lottning av bolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.

Lösenbeloppet per stamaktie serie A ska motsvara det lägre av (i) sjuttiofem (75) % av aktiens teckningskurs och (ii) det belopp som har betalats vid övergången. Betalning för inlösta stamaktier serie A ska erläggas senast en månad från den tidpunkt då lösenbeloppet blev bestämt.

Under tiden från den hembudspliktiges förvärv av de hembudspliktiga stamaktierna serie A till dess att den definitiva ägaren är införd i aktieboken (hembudstiden), har överlåtaren rätt till vinstutdelning och företrädesrätt till teckning av nya aktier, teckningsoptioner och konvertibler. Överlåtaren äger också rätt att under hembudstiden utöva rösträtten och därmed sammanhängande rättigheter för de hembudspliktiga stamaktierna av serie A.

Om inte inom föreskriven tid någon lösningsberättigad framställer lösningsanspråk eller om lösenbelopp inte betalas inom föreskriven tid, äger den som har gjort hembudet rätt att bli registrerad för stamaktierna av serie A ifråga.

Tvist om lösningsrätt av stamaktier serie A och om lösenbeloppets storlek ska avgöras av skiljemän enligt den vid påkallandet gällande lagen om skiljeförfarande. Talan ska väckas senast två månader från den dag lösningsanspråk framställdes hos bolagets styrelse enligt fjärde stycket ovan.

**§ 16. Avstämningsförbehåll**

Bolagets aktier ska vara registrerade i ett avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument.



# Legala frågor och kompletterande information

## Allmän bolags- och koncerninformation

Bolagets företagsnamn (tillika kommersiella beteckning) är Volvo Car AB (publ). Bolagets organisationsnummer är 556810-8988 och styrelsen har sitt säte i Göteborg. Bolaget bildades i Sverige den 7 juni 2010 och registrerades vid Bolagsverket samma dag. Bolaget är ett svenskt publikt aktiebolag som regleras av aktiebolagslagen (2005:551). Bolagets LEI-kod är 5299000EAMGGBEYP7J33. Adressen till Volvo Car Groups hemsida är [www.volvocars.com](http://www.volvocars.com). Information som finns på hemsidan utgör inte del av detta prospekt.

## Bolagets verksamhetsföremål

Bolagets verksamhetsföremål, som framgår av § 3 i bolagsordningen, är att erbjuda konsumenter frihet att färdas på ett personligt, hållbart och säkert sätt. För att uppnå detta syfte kommer Bolaget både direkt och genom dotterbolag eller partnerskap utveckla, tillverka, marknadsföra och försälja bilar och erbjuda abonnemang på bilar och andra mobilitetstjänster för transport av människor och gods. Bolaget kommer även att bedriva annan verksamhet för att uppnå ovan syfte, både direkt och indirekt samt genom ägande i andra bolag.

## Koncernstruktur och dotterbolag

Bolaget är moderbolag i Koncernen, som består av cirka 120 legala enheter i cirka 35 länder. I tabellen nedan redovisas de viktigaste dotterbolagen i Koncernen. För information om Volvo Car Groups viktigaste innehav i joint ventures, se ”Väsentliga avtal–Joint venture-avtal m.m.” nedan och ”Not 13–Innehav i joint ventures och intresseföretag” på sida F-38–F-43 i ”Historisk finansiell information”.

Dotterbolag	Land	Antal aktier och röster, %
Volvo Personvagnar AB (Volvo Car Corporation)	Sverige	100
Volvo Car Real Estate and Assets 1 AB	Sverige	100
Volvo Car Sverige AB	Sverige	100
Volvo Bil i Göteborg AB	Sverige	100
Volvo Car Belgium N.V.	Belgien	99,99673 <sup>1)</sup>
Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co., Ltd.	Kina	100
Volvo Car Distribution (Shanghai) Co., Ltd.	Kina	100
Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd	Kina	100
Volvo Car (Shanghai) Consulting Service Co., Ltd.	Kina	100
Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd.	Kina	50 <sup>2)</sup>
Zong Jia Chengdu Co., Ltd.	Kina	100
Volvo Car France SAS	Frankrike	100
Volvo Car Germany GmbH	Tyskland	100
Volvo Car Japan Ltd	Japan	100
SNITA Holding B.V.	Nederländerna	100
Volvo Car Nederland B.V.	Nederländerna	100
Volvo Car UK Ltd	Storbritannien	100
Volvo Car USA, LLC	USA	100

1) Ägs till 0,000327 procent av Bolagets verkställande direktör (4 av 122 369 aktier).

2) Ägs till 50 procent av Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och 50 procent av Geely Holding. Konsoliderat av Volvo Car Group. Volvo Car Group och Geely Holding har ingått avtal enligt vilket Volvo Car Group, genom sitt helägda dotterbolag VCI, ska förvärva Geely Holdings 50-procentiga innehav i Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd. Se ”Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner –2021–Omstrukturering av kinesiska joint ventures och forsknings- och utvecklingscenter”.

## Väsentliga avtal

Nedan följer en sammanfattning av väsentliga avtal som Volvo Car Group har ingått under de senaste två åren samt andra avtal som Volvo Car Group har ingått och som innehåller rättigheter eller förpliktelser som är av väsentlig betydelse för Volvo Car Group (i båda fallen med undantag för avtal som har ingåtts i den löpande affärsverksamheten).

## Företagstransaktioner

För information om Volvo Car Groups förvärv, avyttringar och andra företagstransaktioner, se ”Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner”.

## Finansieringsavtal

För information om Volvo Car Groups finansieringsavtal, se ”Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Skuldsättning”.

## Investeringsavtal

### Investeringsavtal med ECARX avseende Zenseact

Den 1 juli 2020 ingick Volvo Car Group, Zenseact (tidigare helägt av Volvo Car Group) och ECARX Technology Co., Ltd (”ECARX”) (kontrollerat av Bolagets styrelseordförande) ett avtal avseende en investering av ECARX om 106 MUSD (907 MSEK) i Zenseact genom en riktad emission av aktier. Därigenom blev ECARX ägare till 15 procent av aktierna och rösterna i Zenseact.

Zenseact grundades 2020 i samband med uppdelningen av verksamheten i Zenuity, med ett initialt fokus på utveckling av mjukvaruteknologi för nästa generation helt elektriska fordonsarkitektur (se ”Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2020–Uppdelning av Zenuity”).

Volvo Car Groups och ECARXs gemensamma ägande och styrning av Zenseact regleras av ett aktieägaravtal. Aktieägaravtalet innehåller vissa sedvanliga överlåtelsebegränsningar avseende aktierna ägda av ECARX till fördel för Volvo Car Group. Volvo Car Group har vidare rätt att lösa in alla ECARX aktier i Zenseact om Bolagets styrelseordförande inte längre direkt eller indirekt kontrollerar ECARX.

### Investeringsavtal med ECARX avseende infotainmentsystem

Den 23 juli 2021 ingick Volvo Car Group och ECARX ett avtal avseende bildande av ett partnerskap, primärt i syfte att utveckla infotainmentsystem baserade på Androids open source-plattform (”Common OS”). För att möjliggöra detta har Volvo Car Group och ECARX bildat ett nytt bolag, HaleyTek AB (”HaleyTek”), för att bedriva verksamheten. Under september 2021 har Volvo Car Group sålt och licensierat ut viss bakgrunds-IP till HaleyTek för 700 MSEK samt överlåtit vissa tillgångar, kontraktuella rättigheter och skyldigheter samt anställda till HaleyTek för 100 MSEK. Efter grundandet av HaleyTek, den 14 september 2021, förvärvade ECARX 40 procent av aktierna och rösterna i HaleyTek till nominellt värde (20 000 SEK), men har också gjort ett ovillkorat aktieägartillskott om 360 MSEK. Volvo Car Group äger resterande del (60 procent) av aktierna och rösterna i HaleyTek.

Volvo Car Groups och ECARX gemensamma ägande och styrning av HaleyTek regleras av ett aktieägaravtal. Aktieägaravtalet innehåller vissa sedvanliga ömsesidiga överlåtelsebegränsningar avseende aktierna. Volvo Car Group har vidare rätt att lösa in alla

ECARX aktier i HaleyTek om Bolagets styrelseordförande inte längre direkt eller indirekt kontrollerar ECARX.

I samband med grundandet av HaleyTek har Volvo Car Group och ECARX tillhandahållit finansiering till HaleyTek genom villkorade aktieägartillskott om totalt 900 MSEK, fördelat pro rata i förhållande till deras respektive aktieinnehav. Aktieägarna har även åtagit sig att bidra med ytterligare finansiering till HaleyTek om totalt 100 MSEK, fördelat pro rata i förhållande till deras respektive aktieinnehav.

HaleyTek ska vidare licensiera Common OS till Volvo Car Group för att användas i Volvobilar och Polestar-bilar, och ECARX ska vara försäljningskanalen för Common OS till Geely-bilmärken och andra externa parter.

#### **Licensavtal och avtal relaterade till immateriella rättigheter**

##### **Avtal med Ford**

I samband med att Volvo Car Group separerades från Ford i augusti 2010 avtalade Volvo Car Group och Ford att äganderätten till alla produktrelaterade immateriella rättigheter utvecklade av Volvo Car Group under Fords ägande skulle tillfalla Ford.

För att kunna fortsätta använda vissa av de immateriella rättigheter som ägdes av Ford i verksamheten ingicks 2010 ett antal bilaterala leverans- och licensavtal med Ford hänförliga till teknisk support, verktyg och immateriella rättigheter. Under samma år genomförde parterna också omfattande avgiftsfria patentöverlåtelser och ingick licensavtal avseende de immateriella rättigheter som hade utvecklats av Volvo Car Group under Fords ägande. Dessa avtal omfattar patent, andra icke-patenterade immateriella rättigheter och viss sekretessbelagd information.

Volvo Car Groups användande av immateriella rättigheter som ägs av Ford är avgiftsfritt. Volvo Car Group ska dock betala en avgift om Koncernen, genom underlicenser, önskar använda Fords immateriella rättigheter som är föremål för en särskilt begränsad licens avseende produktion av annat än Volvobilar. Avgiften ska förhandlas i god tro mellan Volvo Car Group och Ford.

##### **Licensavtal med Volvo Trademark Holding AB**

Varumärket Volvo ägs av Volvo Trademark Holding AB, ett bolag som ägs till 50 procent vardera av AB Volvo och Volvo Car Corporation. I enlighet med ett licensavtal mellan Volvo Car Corporation och Volvo Trademark Holding AB som ingicks den 28 februari 1999 har Volvo Car Corporation en exklusiv rätt att använda Volvo-varumärket för personbilar, lätta lastbilar (upp till 1,5 ton), minibusar (för upp till 10 passagerare), sportbilar och alla andra fordon (exklusive kommersiella fordon och bussar som enbart används för kommersiellt bruk) som inte har en bruttovikt som överstiger 12 000 lbs (cirka 5 443 kg). Dessutom har Koncernen enligt licensen rätt att använda Volvo-varumärket för vissa tillbehör och tjänster.

Volvo Car Group har vidare en exklusiv rätt att använda namnen "Volvo Car," "Volvo Cars" och Volvo Personvagnar (Volvo Car Corporation) som bolags-, företags-, domän- och/eller handelsnamn.

De upplåtna licenserna är enligt licensavtalet avgiftsfria, men Volvo Car Corporation har åtagit sig att betala vissa avgifter för upprätthållande av Volvo-varumärkena (inklusive registrerings- och förnyelseavgifter) och för tjänster utförda av Volvo Trademark Holding AB, vilket regleras i ett aktieägaravtal. Licensavtalet gäller åtminstone till den

31 december 2009, och därefter så länge som något varumärke, existerande eller nytt, innehållande ordet Volvo, fortfarande är registrerat i någon jurisdiktion. Avtalsbrott utgör inte grund för uppsägning.

##### **Avtal med Ningbo Geely avseende CMA-plattformen**

Volvo Car Group har en oåterkallelig och evig licens att använda de immateriella rättigheter som utvecklats som en del av CMA-samarbetet med Ningbo Geely, som regleras av ett kostnadsdelningsavtal som ingicks den 28 februari 2015. För mer information, se "*Verksamhetsbeskrivning–Produktutveckling–Fordonsarkitektur–CMA*".

Ningbo Geely och Volvo Car Group har enats om att Ningbo Geely ska äga de immateriella rättigheterna kopplade till CMA-plattformen samt alla andra resultat skapade inom utvecklingsprojektet. Volvo Car Groups licens är omfattande. Rätten att sub-licensiera teknologin till juridiska personer som inte är relaterade till Volvo Car Group är dock begränsad och kräver samtycke från Ningbo Geely. Volvo Car Groups licens att använda CMA-plattformen är global och icke-exklusiv. Avgiften för licensen motsvarar 50 procent av kostnaderna för utvecklingen av CMA-plattformen, minus värdet av den know-how och teknologi Volvo Car Group bidragit med.

##### **Utveckling av nästa generations helt elektriska små SUV:ar**

Företagen inom Geely-sfären letar möjligheter att dela teknik och att samarbeta när det gäller utvecklingen av framtida generationers fordon. Volvo Car Group har beslutat sig för att förlita sig på stöd från Ningbo Geely gällande delar av utvecklingen och tillverkning av, samt visst eftermarknadsansvar för, Volvo Car Groups nästa generations helt elektriska små SUV:ar.

Den 15 juli 2021 ingick Volvo Car Corporation och Ningbo Geely ett serviceavtal gällande de tekniska utvecklingstjänster som ska utföras av Ningbo Geely. Serviceavtalet gäller till dess att alla utvecklingstjänster som omfattas av avtalet har slutförts. Samma dag ingick Volvo Car Corporation också ett licensavtal med Zhejiang Liankong Technologies Co., Ltd ("**Liankong Technologies**") (ett bolag inom Geely-sfären), enligt vilket Liankong Technologies ska förse Volvo Car Group med en icke-exklusiv, oåterkallelig och evig, fullt betald, global licens gällande viss teknik som används i nästa generations helt elektriska små SUV:ar. Avtalen har ingåtts på marknadsmässiga villkor och Volvo Car Corporation har rätt att genomföra granskningar av Ningbo Geely och deras bokföring i syfte att utföra kvalitetskontroller och bekräfta information.

Enligt serviceavtalet ska Volvo Car Corporation erlagga 1 990 MCNY (2 699 MSEK) till relevanta Geely Holding-bolag vid uppfyllelse av vissa milstolpar i utvecklingsprocessen. Enligt licensavtalet ska Volvo Car Corporation erlagga 1 281 MCNY (1 737 MSEK) till Liankong Technologies när ett slutligt beslut om att gå vidare med projektet fattas, vilket förväntas ske under det första kvartalet 2022. Volvo Car Group har också godkänt en investering om 510 MSEK i anläggningar och framtagande av verktyg för att möjliggöra produktionen av nästa generations helt elektriska små SUV:ar vid en för ändamålet utvald anläggning hos Geely-sfären.

Utöver serviceavtalet och licensavtalet avser Volvo Car Corporation och Ningbo Geely att ingå ytterligare avtal gällande exempelvis verktyg, tillverkning, servicedelar och eftermarknadsservice för att täcka hela omfattningen av projektet.

Volvo Car Corporations och Ningbo Geelys samarbete gällande projektet ska hanteras av en steering committee i första hand. Frågor kan även hänskjutas till en för Volvo Car Grop och Geely-sfären gemensam strategisk product board.

#### **Joint venture-avtal m.m.**

##### **Polestar**

I maj 2020 bildade Snita Holding B.V. (som är helägt av Volvo Car Group) och PSD Investment Ltd (som är ägt av Bolagets styrelseordförande) joint venture-bolaget Polestar Automotive Holding Limited ("**Polestar Holding**") som holdingbolag i Polestar-koncernen. Vid dagen för detta prospekt innehar Volvo Car Group indirekt 49,5 procent av aktierna och 49,6 procent av rösterna i Polestar Holding, PSD Investment Ltd innehar 42,7 procent av aktierna och övriga finansiella investerare innehar 7,8 procent av aktierna. Aktieägarnas gemensamma ägande och styrningen av Polestar Holding regleras av ett aktieägaravtal.

Aktieägaravtalet fastställer olika majoritetskrav för antagandet av diverse beslut på bolagsstämman. Till exempel kräver ökning i Polestar Holdings aktiekapital eller överlåtelse av aktier i Polestar Holding till parter som inte är nuvarande aktieägare att beslut antas med minst 50 procent av rösterna på bolagsstämman. Därutöver kräver justeringar i bolagsordningen eller någon form av upplösning, avveckling eller likvidation av Polestar Holding samt sammanslagningar, uppdelningar eller omstruktureringar av Polestar Holding att beslut antas med minst 75 procent av rösterna på bolagsstämman. Aktieägaravtalet innehåller dessutom begränsningar i en aktieägarers rätt att överlåta sina aktier i Polestar Holding och överlåtelser av aktier i Polestar Holding måste godkännas av styrelsen.

Polestar Holding förväntas likvideras efter slutförandet av det offentliggjorda samgåendet mellan Polestar och Gores Guggenheim, vilket kommer resultera i att aktieägaravtalet löses upp och att nuvarande aktieägare i Polestar Holding blir aktieägare i det noterade bolaget Polestar UK. För mer information, se "*Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar–Polestars historia och ägarstruktur*".

##### **LYNK&CO**

Den 4 augusti 2017 ingick VCI, ett dotterbolag inom Volvo Car Group, Zhejiang Jirun Automobile Company Limited ("**Jirun Automobile**"), ett dotterbolag till Geely Auto och Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd. ("**Haoqing Automobile**"), ett dotterbolag till Geely Holding, ett joint venture-avtal i samband med bildandet av ett joint venture-bolag med namnet Lynk & Co Investment Co., Ltd. ("**LYNK&CO**"). Jirun Automobile äger 50 procent av aktierna och rösterna i LYNK&CO, Haoqing Automobile 20 procent och de resterande 30 procenten ägs av VCI. För information om LYNK&COs verksamhet, se "*Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–LYNK&CO–Attrahera nya kundsegment*".

LYNK&CO förlitar sig på andra företag inom Geely-sfären för utvecklingen av sin teknologi och sina produkter. LYNK&CO äger vissa immateriella rättigheter avseende bilskal (Eng. *top hat*) och förlitar sig på licenser för andra delar av sina fordon. Geely Holding-koncernen äger varumärket LYNK&CO och har upplåtit en avgiftsfri licens till LYNK&CO under joint venture-avtalet för användningen av varumärket enligt ett varumärkeslicensavtal.

Om en part begår ett väsentligt avtalsbrott mot joint venture-avtalet får den icke-avtalsbrytande parten välja att ensidigt säga upp joint venture-avtalet, varpå parterna ska tillse att styrelseledamöterna beslutar att likvidera joint venture-bolaget. Den avtalsbrytande parten ska vara ansvarig för förluster och skulder som uppkommer till följd av avtalsbrottet.

Avtalstiden för joint venture-avtalet ska vara femtio år från datumet för utfärdandet av företagslicensen, vilket var den 20 oktober 2017. Parterna ska diskutera en möjlig förlängning av avtalstiden senast ett år innan avtalets utgång och nå en gemensam överenskommelse om förlängning senast sex månader före avtalets utgång.

##### **GVAT**

Den 4 augusti 2017 ingick Volvo Car Corporation och Ningbo Geely ett joint venture-avtal i samband med bildandet av ett joint venture-bolag vid namn GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd. ("**GVAT**"). Volvo Car Corporation och Ningbo Geely äger 50 procent var av aktierna och rösterna i GVAT. GVATs huvudsakliga verksamhet har innefattat att samordna utveckling av gemensam teknologi och inköp, främst hänförlig till CMA-arkitekturen, för att uppnå industriella synergier och skalfördelar.

Om en part begår ett väsentligt avtalsbrott mot joint venture-avtalet och inte avhjälper sådant avtalsbrott har den icke-avtalsbrytande parten rätt att ensidigt säga upp joint venture-avtalet före avtalets utgång. I sådant fall ska parterna likvidera joint venture-bolaget i enlighet med tillämplig lag.

Avtalstiden för joint venture-avtalet ska vara 30 år från etableringsdatumet. Parterna bedömer dock att GVAT numera i allt väsentligt har slutfört sitt uppdrag och överväger en eventuell framtida uppsägning av joint venture-avtalet.

##### **Aurobay**

Den 5 juli 2021 ingick Geely Holding och VCI ett ramavtal och ett joint venture-avtal avseende bildandet och styrningen av Aurobay. Verksamheten för Aurobay omfattar utveckling, tillverkning och försäljning av förbränningsmotorer. Geely Holding och VCI kommer att äga 67 respektive 33 procent av aktierna och rösterna i Aurobay. För ytterligare information angående Aurobays verksamhet, se "*Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten*".

Under en övergångsperiod efter etableringen kommer Aurobay att stödjas av aktieägare när det gäller vissa tjänster för att säkerställa att Aurobay är fullt operationellt. Alla överenskommelser mellan aktieägarna och Aurobay ska ingås på marknadsmässiga villkor.

Beslut vid bolagsstämman kräver enkel majoritet. Vissa beslut kräver dock enhälligt godkännande från alla aktieägare. Ett dödligt ska lösas av varje aktieägares VD eller, vid behov, genom en medlare vald av aktieägarna.

Immateriella rättigheter som utvecklats av en aktieägare före eller under joint venture-avtalets löptid ska exklusivt tillhöra aktieägaren. Immateriella rättigheter skapade av Aurobay ska exklusivt tillhöra Aurobay.

Avtalstiden för joint venture-avtalet ska vara 20 år från etableringsdatumet, vilket förväntas vara under det fjärde kvartalet 2021. Parterna ska diskutera eventuell förlängning av avtalet senast två år före avtalets utgång. Joint venture-avtalet kan upphöra före avtalets utgång om: (i) en part begår ett väsentligt avtalsbrott, (ii) Aurobay ådrar sig sammanlagda förluster av en viss storlek och under en

viss tidsperiod, (iii) en force majeure-situation uppstår som har en ekonomisk inverkan på Aurobay, en aktieägare eller Volvo Car Group som kund, och (iv) en förändring i vem som kontrollerar VCI eller Geely Holding sker.

Om Aurobay skulle bli föremål för likvidation har VCI hembuds-rätt avseende aktierna i PES och 50 procent av aktierna i Zhangjia-kou Volvo Car Engine Manufacturing Co. Ltd.

Den 5 juli 2020 ingick VCI och Geely Holding ett separat säljop-tionsavtal, vilket fastställde att VCI mellan 2026 och 2030 har en oåterkallelig rätt att kräva att Geely Holding ska förvärva VCIs aktier i Aurobay till ett förutbestämt pris om 1 013 MCNY (1 374 MSEK).

#### Planerat partnerskap och joint ventures med Northvolt

Den 18 juni 2021 ingick Volvo Car Corporation och Northvolt AB ("**Northvolt**") en icke-bindande avsiktsförklaring (Eng. *memoran-dum of understanding*, "**MoU**"). Parternas avsikt är att ingå ett partnerskap gällande de tre delarna: (i) leverans av battericeller till

Volvo Car Group enligt ett leveransavtal, (ii) ett joint venture för forskning och utveckling ("**FoU-JV**") med avsikt att utveckla nya battericeller att användas i teknik för fordonsintegration för Volvo Car Group, och (iii) ett joint venture inom produktion ("**Produk-tions-JV**") för battericellsproduktion.

Det potentiella leveransavtalet omfattar battericeller motsva-rande 15 GWh per år till Volvo Car Group. Leveransen sker från Northvolts befintliga batterifabrik i Skellefteå och inleds 2025 med en preliminär målsättning om att öka produktionen.

Joint venture-verksamheten för forskning och utveckling avses expanderas periodvis över tid och möjliggöra att FoU-JV ska bedriva en fristående battericellsutveckling. Målet för FoU-JV är att börja bedriva verksamhet under det första halvåret 2022. FoU-JV ska lokaliseras i närheten av åtminstone ett av parternas huvudsak-liga center för forskning- och utveckling. FoU-JV har för avsikt att bygga vidare på batteriexpertisen inom båda företagen och utveckla nästa generations toppmoderna battericeller att användas i teknik för fordonsintegration, speciellt utvecklad för användning i



XC60

Volvobilar och intresseföretags bilar som delar samma fordonsarkitektur.

Den planerade Produktions-JV avser att etablera en ny batterifabrik i Europa med en potentiell kapacitet om upp till 50 GWh årligen. Enligt plan ska produktionen påbörjas 2026 och fabriken kan anställa upp till 3 000 personer. Den exakta placeringen av fabriken har ännu inte bestämts.

Den första utvecklingsfasen för FoU-JV och den första fasen avseende Produktions-JV uppskattas kräva cirka 2,5-3,0 miljarder USD i finansiering. Finansieringen är planerad att inledningsvis till en tredjedel bestå av eget kapital och till två tredjedelar skuld. Enligt MoU:t ska det initiala och totala tillskottet av eget kapital från respektive part (genom kontant betalning och/eller apportegenom) ska skapa ett 50/50-ägande vad gäller aktiekapital för båda joint ventures. Northvolt ska bidra med 25 procent och Volvo Car Group ska bidra med 75 procent av det initiala kontanttillskottet till aktiekapitalet. Ägandet, ledningen och styrningen, inklusive övergripande villkor som reglerar styrning, beslutsfattande, dödlägen, avyttring av aktier, exits m.m. i FoU-JV respektive Produktions-JV, ska regleras genom aktieägaravtal. I samband med att slutliga avtal gällande partnerskapet ingås ska parterna också ingå tilläggsavtal, bland annat investeringsavtal och licensavtal.

### Rättsliga förfaranden och tvister

Volvo Car Group bedriver verksamhet i flera länder och inom ramen för den löpande verksamheten blir Koncernen från tid till annan föremål för tvister, krav och administrativa förfaranden. Koncernen är också föremål för skattetvister av varierande betydelse och i olika skeenden från tid till annan. Förfarandena övervakas regelbundet och avsättningar görs i enlighet med gängse principer, dvs. när det kan fastställas att ett negativt utfall är mer sannolikt än ett positivt och när förlustens storlek kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet. I situationer när dessa principer inte uppfylls görs avsättningar för eventualförpliktelser, förutsatt att risken kvalificerar sig för en sådan förpliktelse. Se även "Riskfaktorer–Legala, regulatoriska och bolagsstyrningsrisker–Volvo Car Group är föremål för risker relaterade till rättsliga och administrativa förfaranden".

Volvo Car Group har inte varit part i några myndighetsförfaranden, rättsliga förfaranden eller skiljeförfaranden (inbegripet förfaranden som ännu inte är avgjorda eller som enligt Volvo Car Groups kännedom riskerar att inledas) under de senaste tolv månaderna, som kan få eller under den senaste tiden har haft betydande effekter på Koncernens finansiella ställning eller lönsamhet.

### Transaktioner med närstående

Volvo Car Group har ett nära samarbete med sina närstående parter, framförallt med koppling till utveckling av ny teknik. Närstående parter omfattar företaget utanför Volvo Car Group men som ingår i Geely-sfären, samt även andra företag såsom intresseföretag och joint ventures. Samtliga transaktioner med närstående parter sker på marknadsmässiga villkor.

För information om Volvo Car Groups transaktioner med närstående som inte är konsoliderade i Koncernen under räkenskapsåren 2018, 2019 och 2020 samt under det första halvåret 2021, se "Not 4–Närstående" och "Not 4–Transaktioner med närstående" på sida F-13–F-14 respektive F-27–F-28 i "Historisk finansiell informa-

tion". Se även "Bolagsstyrning–Styrelse–Related Party Business Office" för ytterligare information om Volvo Car Groups ramverk för transaktioner med närstående.

### Transaktioner med närstående efter den 30 juni 2021

Under det tredje kvartalet 2021 har bolag inom Volvo Car Group genomfört nedanstående transaktioner med närstående parter. Tabellen nedan inkluderar alla tillgångar och skulder till närstående parter. Utöver långfristiga fordringar om 1 196 (694) MSEK är samtliga tillgångar och skulder kortfristiga.

Försäljning av varor, tjänster och övrigt MSEK	Juli–september 2021	Juli–september 2020
Närstående företag <sup>1) 2)</sup>	1 397	1 491
Joint ventures och intresseföretag	377	319

Inköp av varor, tjänster och övrigt MSEK	Juli–september 2021	Juli–september 2020
Närstående företag <sup>1) 3)</sup>	-3 807	-2 011
Joint ventures och intresseföretag	-442	-576

MSEK	Fordringar	Skulder
	30 september 2021	30 september 2021
Närstående företag <sup>1) 4)</sup>	10 623	4 286
Joint ventures och intresseföretag	1 113	356

1) Närstående företag är företag inom Geely-sfären och joint ventures som ägs tillsammans med bolag inom Geely-sfären.

2) Omsättning från försäljning av licenser och teknologi uppgick till 406 (332) MSEK under det tredje kvartalet 2021.

3) Ökningen i inköp var primärt hänförlig till separationen av förbränningsmotorverksamheten. För ytterligare information, se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten".

4) Ökningen i fordringar var primärt hänförlig till Polestar.

Efter den 30 september 2021 har Volvo Car Group genomfört transaktioner med närstående på marknadsmässiga villkor inom ramen för den löpande verksamheten, varav enbart förvärvet av Luqiao-fabriken har varit väsentligt (se "Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Förvärv av Luqiao-fabriken").

### Väsentliga företagstransaktioner och avtal med närstående

Den 1 juli 2021 investerade ECARX (kontrollerat av Bolagets styrelseordförande) 106 MUSD (907 MSEK) i Zenseact (tidigare helägt av Volvo Car Group) genom en riktad emission av aktier. För ytterligare information, se "Väsentliga avtal–Investeringsavtal–Investeringsavtal med ECARX avseende Zenseact" ovan.

Den 2 juli 2021 ingick Volvo Car (China) Investment Co., Ltd ("VCI") (helägt av Volvo Car Group) och Geely Holding ett avtal om omstrukturering av ägandet i kinesiska joint ventures som äger fabriker och forsknings- och utvecklingscenter. I samband med omstruktureringen har Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd (för närvarande ägt till 50/50 av VCI och Geely Holding) delat ut ett belopp om 7 600 MCNY (10 308 MSEK), som fördelades lika mel-



lan VCI och Geely Holding. För ytterligare information, se *"Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Omstrukturering av kinesiska joint ventures som äger fabriker och forsknings- och utvecklingscenter"*.

Den 23 juli 2021 ingick Volvo Car Group och ECARX ett avtal avseende bildande av ett partnerskap avseende infotainmentsystem. För ytterligare information, se *"Väsentliga avtal–Investeringsavtal–Investeringsavtal med ECARX avseende infotainment-system"*.

Den 28 juli 2021 förvärvade Snita Holding B.V. (som är helägt av Volvo Car Group) en mindre andel av PSD Investment Ltds (som är helägt av styrelseordföranden) aktier i Polestar Holding. Köpeskillingen uppgick till 239 MUSD (2 095 MSEK). För ytterligare information, se *"Verksamhetsbeskrivning–Strategiska intresseföretag och strategiska investeringar–Polestar – Progressivt bilmärke för högpresterande elbilar–Polestars historia och ägarstruktur"*.

I juli 2021 erhöll Volvo Car Group en utdelning om 533 MCNY (722 MSEK) från sitt joint venture LYNK&CO.

Under det tredje kvartalet 2021 har Volvo Car Group och Geely Holding genomfört transaktioner för att separera deras verksamheter kopplade till förbränningsmotorer. I samband med transaktionerna har Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co. Ltd (för närvarande ägt till 50/50 av VCI och Geely Holding) delat ut ett belopp om 738 MCNY (1 001 MSEK), som fördelades lika mellan VCI och Geely Holding. För ytterligare information, se *"Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten"*.

Den 12 oktober 2021 ingick VCI och vissa dotterbolag till Geely Holding ett ramavtal enligt vilket VCI ska förvärva samtliga aktier i företaget som driver produktionsanläggningen i Luqiao, Kina. För ytterligare information, se *"Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Förvärv av Luqiao-fabriken"*.

#### Specifikation av närståendetransaktioner under det tredje kvartalet 2021

Nedan följer en specifikation av närståendetransaktioner under det tredje kvartalet 2021.

##### Transaktioner med Polestar Holding

Volvo Car Group redovisade en omsättning om 263 (87) MSEK hänförlig till försäljningen av teknologilicenser och utvecklingen av teknik till Polestar Holding. Försäljningen av annan service, redovisad som övriga intäkter, uppgick till 146 (39) MSEK. Volvo Car Groups inköp uppgick till 44 (29) MSEK och avsåg en prestandaförbättrande produkt som tillhandahållits slutkunder. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor.

Transaktioner med Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd  
Volvo Car Group redovisade en omsättning om – (241) MSEK hänförlig till försäljningen av teknologilicenser och utvecklingen av teknik till koncernen där Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd är moderbolag. Försäljningen av annan service, redovisat som övriga intäkter, uppgick till – (73) MSEK. Volvo Car Groups inköp uppgick till – (67) MSEK och avsåg en prestandaförbättrande produkt som tillhandahållits slutkunder. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor.

##### Transaktioner med AELQ

Supporttjänsten för driften av Luqiao-fabriken har resulterat i övriga intäkter om 70 (113) MSEK. Volvo Car Group har också sålt motorer till anläggningen för tillverkningen av CMA-baserade fordon. Försäljningarna har redovisats som omsättning om 285 (334) MSEK. Volvo Car Groups inköp av bilar från Luqiao-fabriken uppgick till 751 (1 277) MSEK och har redovisats som kostnad för sålda varor. Dessutom har Volvo Car Group försett fabriken med maskiner genom ett leasingavtal som har resulterat i en anläggningstillgång om 1 121 (694) MSEK.

##### Transaktioner med Ningbo Geely

Inköpen av forsknings- och utvecklingsservice från Ningbo Geely uppgick till 220 (-) MSEK, vilka har aktiverats som immateriella anläggningstillgångar. Inköpen av växellådor uppgick till 135 (209) MSEK och har redovisats som kostnad för sålda varor. Försäljningen av firmabilar uppgick till 114 (282) MSEK och har redovisats som omsättning.

##### Transaktioner med PES

Inköpen från PES uppgick till 2 171 (-) MSEK och avsåg förbränningsmotorer och produktutveckling. Inköpen av förbränningsmotorer uppgick till 1 828 (-) MSEK och har redovisats som kostnad för sålda varor. Inköpen av utveckling uppgick till 343 (-) MSEK, varav 189 (-) MSEK har aktiverats som produktutveckling och 154 (-) MSEK har redovisats som forsknings- och utvecklingskostnader. För ytterligare information om PES, se *"Kommentarer till den finansiella utvecklingen–Företagstransaktioner–2021–Separation av förbränningsmotorverksamheten"*.

##### Transaktioner med styrelseledamöter och medlemmar i koncernledningen

För information om ersättning till styrelseledamöter och medlemmar i koncernledningen, se *"Bolagsstyrning–Styrelse–Ersättning till styrelsen"* respektive *"Bolagsstyrning–Koncernledning–Ersättning till koncernledningen"*.

##### Kostnader hänförliga till Erbjudandet

Bolagets kostnader hänförliga till upptagandet till handel av Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm och Erbjudandet, inklusive arvode till rådgivare och andra uppskattade transaktionskostnader, beräknas sammanlagt att uppgå till cirka högst cirka 310 MSEK, varav högst cirka 257 MSEK förväntas påverka resultaträkningen för oktober–december 2021. 53 MSEK är inkluderat i Volvo Car Groups räkenskaper för niomånadersperioden som avslutades den 30 september 2021.

##### Tillgängliga handlingar

Bolagets per dagen för detta prospekt registrerade bolagsordning och den justerade bolagsordning som antogs vid extra bolagsstämma den 17 oktober 2021 och som förväntas registreras vid Bolagsverket omkring den 25 oktober 2021 samt registreringsbevis finns tillgängliga i elektronisk form på Bolagets hemsida ([www.volvocars.com](http://www.volvocars.com)).

# Vissa skattefrågor

Nedan följer en allmän sammanfattning av vissa skattekonsekvenser som kan uppkomma med anledning av Erbjudandet. Sammanfattningen är inte en heltäckande analys av samtliga skattekonsekvenser, varken i Sverige, USA eller i något annat land. Skattekonsekvenserna för varje enskild aktieägare beror på de specifika omständigheterna i det enskilda fallet och skattelagstiftningen i det land där aktieägaren har sin skatterättsliga hemvist. Varje aktieägare bör därför rådfråga sin egen skatterådgivare om de skattekonsekvenser som kan uppstå i det enskilda fallet. Sammanfattningen är baserad på gällande lagstiftning vid tidpunkten för detta prospekt och tar inte hänsyn till lagändringar som, eventuellt med retroaktiv verkan, sker efter denna tidpunkt.

## Vissa skattefrågor i Sverige

Nedan följer en sammanfattning av vissa skattekonsekvenser som kan uppkomma för fysiska personer och aktiebolag som är obegränsat skattskyldiga i Sverige, om inte annat anges, med anledning av Erbjudandet. Sammanfattningen är inte avsedd att vara en uttömmande redogörelse av alla skattekonsekvenser som kan tänkas uppkomma med anledning av Erbjudandet. Sammanfattningen omfattar exempelvis inte: (i) aktier som innehas som lagertillgångar i näringsverksamhet, (ii) aktier som innehas av kommandit- eller handelsbolag, (iii) de särskilda reglerna för skattefri utdelning och kapitalvinst (inklusive avdragsförbud vid kapitalförlust) i bolagssektorn som kan bli tillämpliga då aktieägare innehar aktier som anses näringsbetingade, (iv) de särskilda regler som kan bli tillämpliga på innehav i bolag som är eller tidigare har varit s.k. fåmansföretag eller på aktier som förvärvats med stöd av s.k. kvalificerade andelar i fåmansföretag, (v) aktier som innehas via ett s.k. investeringsspar-konto eller kapitalförsäkringar och som omfattas av särskilda regler om årlig schablonbeskattning eller (vi) de särskilda skatteregler som gäller för vissa typer av skattskyldiga, exempelvis investmentföretag och försäkringsföretag.

## Aktieägare som är obegränsat skattskyldiga i Sverige

### Fysiska personer

#### Skatt på utdelning

För fysiska personer beskattas utdelning på marknadsnoterade aktier i inkomstslaget kapital med en skattesats om 30 procent. För fysiska personer som är obegränsat skattskyldiga i Sverige innehålls normalt preliminärskatt avseende utdelning med 30 procent. Den preliminära skatten innehålls av Euroclear Sweden eller, när det gäller förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren.

#### Kapitalvinstbeskattning

När marknadsnoterade aktier säljs eller på annat sätt avyttras kan en skattepliktig kapitalvinst eller en avdragsgill kapitalförlust uppstå. Kapitalvinster beskattas i inkomstslaget kapital med en skattesats om 30 procent. Kapitalvinsten eller kapitalförlusten beräknas

som skillnaden mellan försäljningsersättningen, efter avdrag för försäljningsutgifter, och omkostnadsbeloppet. Omkostnadsbeloppet för alla aktier av samma slag och sort beräknas gemensamt med tillämpning av genomsnittsmetoden. Vid försäljning av marknadsnoterade aktier får omkostnadsbeloppet alternativt bestämmas enligt schablonmetoden till 20 procent av försäljningsersättningen efter avdrag för försäljningsutgifter.

Kapitalförluster på marknadsnoterade aktier är fullt ut avdragsgilla mot skattepliktiga kapitalvinster på marknadsnoterade och onoterade aktier och mot andra marknadsnoterade delägarätter som uppstår under samma beskattningsår, förutom andelar i värdepappersfonder eller specialfonder som endast innehåller svenska fordringsrätter (s.k. räntefonder). Kapitalförluster på aktier som inte kan kvittas på detta sätt får dras av med upp till 70 procent mot övriga inkomster i inkomstslaget kapital. Uppkommer underskott i inkomstslaget kapital medges skattereduktion mot kommunal och statlig inkomstskatt samt fastighetsskatt och kommunal fastighetsavgift. Skattereduktion medges med 30 procent av den del av underskottet som inte överstiger 100 000 SEK och med 21 procent av resterande del. Ett sådant underskott kan inte sparas till senare beskattningsår.

## Aktiebolag

### Skatt på utdelning och kapitalvinster

För ett aktiebolag beskattas alla inkomster, inklusive skattepliktig kapitalvinst och utdelning, i inkomstslaget näringsverksamhet med en skattesats om 20,6 procent. Kapitalvinster och kapitalförluster beräknas på samma sätt som beskrivits ovan avseende fysiska personer. Avdragsgilla kapitalförluster på aktier eller andra delägarätter får endast dras av mot skattepliktiga kapitalvinster på sådana värdepapper. En sådan kapitalförlust kan även, om vissa villkor är uppfyllda, kvittas mot kapitalvinster i bolag inom samma koncern, under förutsättning att koncernbidragsrätt föreligger mellan bolagen. En kapitalförlust som inte kan utnyttjas ett visst år får sparas och kvittas mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra delägarätter under efterföljande beskattningsår utan begränsning i tiden.

***Särskilda skattefrågor för aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige*****Kupongskatt på utdelningar**

För aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som erhåller utdelning på aktier i ett svenskt aktiebolag uttas normalt svenskt kupongskatt om 30 procent. Skattesatsen är dock ofta reducerad för aktieägare bosatta i jurisdiktioner med vilka Sverige har ingått skatteavtal. Majoriteten av Sveriges skatteavtal möjliggör nedsättning av den svenska skatten till avtalets skattesats direkt vid utdelningstillfället förutsatt att Euroclear Sweden erhållit erforderliga uppgifter om den utdelningsberättigade personen.

I de fall kupongskatt om 30 procent innehållits vid utbetalning till en aktieägare som har rätt att beskattas enligt en lägre skattesats, eller för mycket kupongskatt annars innehållits, kan återbetalning begäras hos Skatteverket före utgången av det femte kalenderåret efter utdelningen.

**Kapitalvinstbeskattning**

Aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige och vars innehav inte är hänförligt till ett fast driftställe i Sverige kapitalvinstbeskattas normalt inte i Sverige vid avyttring av aktier. Aktieägare kan dock bli föremål för beskattning i sin hemviststat. Enligt en särskild skatteregel kan emellertid fysiska personer som är begränsat skattskyldiga i Sverige bli föremål för svensk beskattning vid försäljning av aktier om de vid något tillfälle under avyttringsåret eller något av de tio föregående kalenderåren har varit bosatta eller stadigvarande vistats i Sverige. Tillämpligheten av denna regel kan begränsas av skatteavtal mellan Sverige och andra länder.

# Placeringsavtal m.m.

## Erbjudandet

Erbjudandet omfattar lägst 367 647 058 och högst 471 698 113 stamaktier av serie B, varav samtliga är nyemitterade aktier som erbjuds av Bolaget. Erbjudandet är uppdelat i två delar:

- Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge<sup>1</sup>
- Erbjudandet till institutionella investerare i Sverige och i utlandet<sup>2</sup>

Erbjudandet till institutionella investerare i Sverige och i utlandet inkluderar erbjudande i USA som riktar sig till personer som är kvalificerade institutionella köpare (Eng. *qualified institutional buyers*) ("QIBs") enligt definitionen i, och i enlighet med, Rule 144A eller i enlighet med något annat tillämpligt undantag från, eller i en transaktion som inte är underkastad, registreringskraven i U.S. Securities Act. Alla erbjudanden och försäljningar utanför USA kommer att göras i enlighet med Regulation S i U.S. Securities Act.

Bolaget, Huvudaktieägaren och Managers har för avsikt att ingå ett avtal gällande placeringen av stamaktierna av serie B i Bolaget omkring den 27 oktober 2021 ("Placeringsavtalet"). Förutsatt att vissa villkor som anges i Placeringsavtalet uppfylls kommer Managers åta sig att, var för sig men inte gemensamt, förmedla köpare till eller, för det fall Managers misslyckas med detta, själva köpa, och Bolaget och Huvudaktieägaren åtar sig att sälja den procentsats av aktierna till Managers, beräknat på varje Managers åtagande som framgår av tabellen nedan, till Erbjudandepriiset:

Managers	Aktier, %
Goldman Sachs	40,0
SEB	30,0
BNP Paribas	5,4
HSBC	5,4
J.P. Morgan	5,4
Morgan Stanley	5,4
Nordea	5,4
Carnegie	1,5
Swedbank	1,5
<b>Totalt</b>	<b>100,0</b>

Nasdaq Stockholms bolagskommitté har den 30 augusti 2021 bedömt att Bolaget uppfyller Nasdaq Stockholms noteringskrav, under förutsättning att sedvanliga villkor uppfylls, däribland att spridningskravet för Bolagets stamaktier av serie B uppfylls senast den första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm och att Bolaget ansöker om upptagande av Bolagets aktier till handel på Nasdaq Stockholm. Handel i Bolagets stamaktier av serie B förväntas påbörjas omkring den 28 oktober 2021, under villkoret att, om fullföljande av Erbjudandet inte sker på likviddagen (dvs. den 1 november 2021) eller alls, kommer Erbjudandet att dras tillbaka, alla ordrar att förvärva stamaktier av serie B kommer att bortses ifrån, alla gjorda tilldelningar kommer att anses vara ogjorda, alla genomförda betalningar kommer att återbetalas utan ränta eller annan kompensation, och transaktioner på Nasdaq Stockholm

kommer att annulleras. All handel i stamaktier av serie B före leverans och likvid sker på egen risk för de berörda parterna.

Erbjudandeperioden för allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge kan komma att förlängas, vilket i sådant fall kommer att offentliggöras av Bolaget senast den 26 oktober 2021. Erbjudandeperioden för institutionella investerare kan komma att förkortas eller förlängas, vilket i sådant fall kommer att offentliggöras av Bolaget senast den 27 oktober 2021.

Managers förväntar sig att kunna leverera de tilldelade stamaktierna av serie B till investerares konton omkring den 1 november 2021. Aktierna levereras genom Euroclear Swedens system mot betalning i omedelbart tillgängliga medel.

Managers kommer att komma överens om restriktioner gällande var och till vem de, och alla mäklare som förvärvat aktier från dem, kan erbjuda eller sälja stamaktier av serie B som en del av aktiespridningen.

Managers, genom deras respektive säljagenter, föreslår att sälja stamaktier av serie B i USA till QIBs i enlighet med Rule 144A eller i enlighet med ett annat tillämpligt undantag från, eller i en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven under U.S. Securities Act. Erbjudanden eller försäljningar av aktier i enlighet med Rule 144A kommer enbart att göras av en eller flera börsmäklare som är registrerade som sådana enligt U.S. Exchange Act.

Fram till 40 dagar efter inledandet av Erbjudandet kan ett erbjudande eller en försäljning av stamaktier av serie B inom USA av en mäklare som inte deltar i Erbjudandet innebära en överträdelse av registreringskraven i U.S. Securities Act, om erbjudandet eller försäljningen inte sker i enlighet med Rule 144A eller i enlighet med ett annat tillämpligt undantag från, eller i en transaktion som inte omfattas av, kraven på registrering enligt U.S. Securities Act.

I Placeringsavtalet kommer Bolaget och Huvudaktieägaren att lämna vissa garantier. Bolaget kommer även att åta sig att hålla Managers skadeslösa mot vissa anspråk, inklusive anspråk som grundar sig på U.S. Securities Act.

Enligt Placeringsavtalet kommer Managers, om vissa händelser inträffar, såsom stopp i handeln på Nasdaq Stockholm eller en väsentlig negativ förändring i Volvo Car Groups finansiella ställning eller verksamhet eller på finansmarknaderna, och under vissa andra omständigheter, ha rätt att, gemensamt men inte var för sig, frånträda Erbjudandet innan leveransen av stamaktier av serie B sker. Om så sker kommer Erbjudandet att dras tillbaka, alla ordrar att förvärva stamaktier av serie B kommer att bortses ifrån, alla gjorda tilldelningar kommer att anses vara ogjorda, alla genomförda betalningar kommer att återbetalas utan ränta eller annan kompensation, och transaktioner på Nasdaq Stockholm kommer att annulleras. All handel i stamaktier av serie B innan leverans och likvid sker på egen risk för de berörda parterna.

## Utökning av Erbjudandet

Huvudaktieägaren har även förbehållit sig rätten att utöka Erbjudandet och sälja ytterligare högst 94 339 622 befintliga stamaktier av serie B. En sådan utökning av Erbjudandet skulle möjliggöra ett större erbjudande till allmänheten och därigenom att en större del av aktierna kommer att handlas fritt (s.k. free float).

1) Erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge består av ett erbjudande att förvärva högst 25 000 aktier.

2) "Institutionella investerare" omfattar privatpersoner och juridiska personer som ansöker om att förvärva fler än 25 000 aktier.

### Övertilldelningsoption

För att täcka eventuell övertilldelning i Erbjudandet kommer Huvudaktieägaren utfärda en option till Joint Global Coordinators att förvärva upp till ytterligare 70 754 716 befintliga stamaktier av serie B till ErbjudandepriSET, motsvarande maximalt 15 procent av det högsta antalet aktier i Erbjudandet ("Övertilldelningsoptionen").

Övertilldelningsoptionen kan utnyttjas, helt eller delvis, under en period om 30 dagar från den första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm. För det fall Joint Global Coordinators utnyttjar denna option, kommer varje Manager var för sig att vara skyldig att, under vissa förutsättningar som anges i Placeringsavtalet, förmedla köpare för eller, för det fall Managers misslyckas med detta, förvärva ett antal ytterligare aktier i proportion till denna Managers initiala andel av aktierna i Erbjudandet som visas i tabellen ovan, och Huvudaktieägaren kommer att vara skyldig att sälja ett antal ytterligare aktier i proportion till aktierna för vilka Övertilldelningsoptionen beviljats, som högst det totala antalet aktier som framgår i första meningen av denna paragraf. I samband med ytterligare försäljningar med anledning av Övertilldelningsoptionen, kan SEB som agerar som settlement agent ingå låneavtal med Huvudaktieägaren före utnyttjandet av Övertilldelningsoptionen för att ha ett tillräckligt antal aktier att leverera till samtliga köpare.

### Stabilisering

I samband med Erbjudandet kan Joint Global Coordinators (med SEB som huvudansvarig) komma att genomföra transaktioner i syfte att hålla marknadspriset på stamaktierna av serie B på nivåer högre än de som kanske i annat fall hade varit rådande på den öppna marknaden. Sådana stabiliseringstransaktioner kan komma att genomföras på Nasdaq Stockholm, på OTC-marknaden eller på annat sätt, och kan komma att genomföras när som helst under perioden som börjar på första dagen för handel i aktierna på Nasdaq Stockholm och avslutas senast 30 kalenderdagar därefter. Joint Global Coordinators (med SEB som huvudansvarig) är dock inte skyldiga att genomföra stabiliseringstransaktioner och det finns inga garantier för att stabilisering kommer att ske.

Påbörjad stabilisering kan upphöra när som helst utan något föregående meddelande om detta. Stabiliseringstransaktioner kommer inte i något fall genomföras på högre nivåer än ErbjudandepriSET. Senast vid slutet av den sjunde handelsdagen efter att stabiliseringstransaktioner genomförts, ska Joint Global Coordinators (med SEB som huvudansvarig) offentliggöra information om att stabiliseringstransaktioner har genomförts i enlighet med artikel 5(4) i marknadsmissbruksförordningen (EU) 596/2014. Inom en vecka efter utgången av stabiliseringsperioden kommer Joint Global Coordinators (med SEB som huvudansvarig) offentliggöra om stabiliseringsåtgärder vidtagits, de datum då stabiliseringen påbörjades, inklusive det datum då stabilisering senast vidtogs, samt inom vilket prisintervall stabiliseringstransaktioner genomfördes, för vart och ett av de datum då stabiliseringsåtgärder vidtagits.

### Information om erbjudaren

Utöver de aktier som erbjuds av Volvo Car Group har Huvudaktieägaren förbehållit sig rätten att utöka Erbjudandet och sälja ytterligare högst 94 339 622 befintliga stamaktier av serie B. Under antagande om att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo kommer Huvudaktieägaren även erbjuda ytterligare högst 70 754 716

befintliga stamaktier av serie B i Erbjudandet. Geely Sweden Holdings är ett svenskt privat aktiebolag, bildat i Sverige, och som regleras av aktiebolagslagen (2005:551). Adressen till Geely Swedens huvudkontor är Lindholmsallén 8B, 417 55 Göteborg. Geely Swedens LEI-kod är 529900AJRI28VHHLMU47.

### Rådgivare m.m.

Goldman Sachs och SEB är Joint Global Coordinators i Erbjudandet och tillhandahåller finansiell rådgivning och andra tjänster till Bolaget i samband med Erbjudandet, för vilka de kommer att erhålla sedvanlig ersättning. Goldman Sachs, SEB, BNP Paribas, HSBC, J.P. Morgan, Morgan Stanley och Nordea, är Joint Bookrunners och Carnegie och Swedbank är Co-Lead Managers i Erbjudandet. Den totala ersättningen till Managers kommer att vara beroende av hur framgångsrikt Erbjudandet blir.

Managers (samt till dem närstående företag) är finansiella fullservice-institutioner som är involverade i olika verksamheter, vilket kan inkludera bland annat värdepappershandel, kommersiell bankverksamhet och investeringsverksamhet, finansiell rådgivning, investeringsförvaltning, investeringsanalys, egendomsförvaltning, säkring samt finansierings- och mäklartjänster. Vissa av dessa Managers (samt till dem närstående företag) har tillhandahållit, och kan i framtiden komma att delta i eller tillhandahålla olika bank- och investeringsverksamheter, finansiella transaktioner och tjänster inom ramen för sin löpande verksamhet i förhållande till Bolaget eller Huvudaktieägaren eller till närstående parter till Bolaget eller till Huvudaktieägaren. Med hänsyn till vissa av dessa transaktioner och tjänster, är möjligheterna att dela information generellt begränsad på grund av sekretess, interna processer och tillämpliga lagar och regler. Managers har erhållit, och kommer att erhålla, sedvanlig ersättning för sådana transaktioner och tjänster och deras intressen kan därmed komma att avvika från eller stå i strid med potentiella investerares och Volvo Car Groups intressen. Vidare är Managers (samt till dem närstående företag), med undantag för Carnegie, långivare till Volvo Car Group.

Dessutom kan Managers (samt till dem närstående företag), som en del av sin löpande verksamhet, göra eller inneha en rad investeringar, inklusive att vara motparter till vissa derivat- och säkringsarrangemang samt aktivt handla med värdepapper (eller därtill kopplade derivat) och finansiella instrument (inklusive banklån) för egen del och för deras kunders del, och sådana investeringar eller värdepappersaktiviteter kan involvera Bolagets värdepapper och/eller instrument. Managers (samt till dem närstående företag) kan även ge investeringsrekommendationer och/eller offentliggöra eller uttrycka fristående analyser gällande sådana värdepapper eller instrument och kan när som helst inneha, eller rekommendera till klienter att förvärva, långa och/eller korta positioner i sådana värdepapper eller instrument.

Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB är Volvo Car Groups och Huvudaktieägarens legala rådgivare beträffande svensk rätt och Clifford Chance LLP är Volvo Car Groups och Huvudaktieägarens legala rådgivare beträffande amerikansk rätt i samband med Erbjudandet och noteringen av Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm. White & Case Advokataktiebolag och White & Case LLP är legal rådgivare till Managers gällande svensk respektive amerikansk rätt.



### Inget offentligt erbjudande utanför Sverige, Danmark, Finland och Norge

Inga åtgärder har vidtagits, eller kommer att vidtas, i någon annan jurisdiktion än i Sverige, Danmark, Finland och Norge som skulle tillåta ett erbjudande till allmänheten av stamaktier av serie B, eller innehav eller distribution av detta prospekt eller av något annat material som rör Volvo Car Group eller aktierna i någon jurisdiktion där åtgärder för detta ändamål krävs. Följaktligen får aktierna inte erbjudas eller säljas, direkt eller indirekt, och varken detta prospekt eller något annat material relaterat till Erbjudandet får distribueras eller offentliggöras, i eller från något land eller någon jurisdiktion förutom där det är förenligt med tillämpliga lagar och regler i respektive land eller jurisdiktion.

### Lock-up-åtaganden m.m.

I Placeringsavtalet kommer Volvo Car Group åta sig gentemot Joint Global Coordinators att inte, under en period om 180 dagar efter den första dagen för handel i Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm, utan föregående skriftligt medgivande från Joint Global Coordinators exempelvis (i) erbjuda, pantsätta, tilldela, emittera, sälja, ingå avtal om att sälja, sälja option eller avtal om att köpa, köpa option för att sälja, ställa ut en option eller rättighet för att köpa eller på något annat sätt direkt eller indirekt överföra eller avyttra någon av Bolagets aktier eller några värdepapper som kan konverteras till eller går att utnyttja eller byta till sådana aktier ("Värdepappren") eller (ii) offentliggöra en sådan intention att genomföra någon sådan transaktion, med undantag för att de föregående restriktionerna inte ska gälla avseende (a) emissionen av aktier enligt Erbjudandet; eller (b) emissionen eller överlåtelsen av aktier och optioner enligt något incitamentsprogram för anställda.

Placeringsavtalet kommer även att inkludera lock-up-åtaganden för Huvudaktieägaren, innebärande att aktieägaren åtar sig gentemot Joint Global Coordinators att, med vissa undantag, under en period om 180 dagar efter den första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm, inte utan skriftligt medgivande från Joint Global Coordinators exempelvis erbjuda, pantsätta, sälja, ingå avtal om att sälja eller pantsätta, tilldela option, rätt eller teckningsoption avseende, eller annars överlåta eller avyttra, direkt eller indirekt, aktierna eller Värdepapper i Bolaget.

Därutöver kommer Bolagets styrelse och ledningsgrupp åta sig gentemot Managers att, med vissa undantag, under en viss period från den första dagen för handel i Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm, inte utan skriftligt medgivande från Joint Global Coordinators

exempelvis erbjuda, pantsätta, ingå avtal om att sälja eller pantsätta, sälja option eller avtal om att köpa, köpa säljoption, tilldela option, rätt eller teckningsrätt att köpa, eller annars överlåta eller avyttra, direkt eller indirekt, någon av Bolagets aktier eller Värdepapper som denne innehade eller erhöll i samband med upptagande till handel av Bolagets aktier på Nasdaq Stockholm, eller kan förvärva därefter. Lock-up-perioden ska vara 360 dagar för styrelseledamöter och för personer i ledningen.

Cornerstone-investerare kommer inte att vara föremål för lock-up-åtaganden i förhållande till deras tilldelning.

### Åtaganden från Cornerstone-investerare

Cornerstone-investerarna har, på samma villkor som övriga investerare, åtagit sig att förvärva sammanlagt 105 785 121 stamaktier av serie B i Erbjudandet, motsvarande 19,0 procent av Erbjudandet och 3,5 procent av aktierna i Volvo Car Group efter Erbjudandet (under antagandet att Övertilldelningsoptionen utnyttjas till fullo, att Erbjudandet utökas till fullo och att ErbjudandepriSET motsvarar mittpunkten i Prisintervallet). Cornerstone-investerarna kommer att prioriteras i tilldelningen av aktier i Erbjudandet och kommer att erhålla full allokering enligt deras respektive åtaganden. Dessa åtaganden ingicks omkring den 15 oktober 2021. Åtagandena berättigar inte till någon ersättning eller annan kompensation.

Cornerstone-investerarnas åtaganden är inte säkerställda av några bankgarantier, spärrade bankmedel, ställda panter eller liknande, varför det finns en risk att Cornerstone-investerarna inte fullföljer sina åtaganden, se även avsnittet "Riskfaktorer–Risker relaterade till Bolagets aktier och Erbjudandet–Inga säkerheter har ställts för Cornerstone-investerares åtaganden".

Tabellen nedan innehåller en sammanställning av namn, adress, storlek på åtagande och åtagandets andel av Erbjudandet för varje Cornerstone-investerare, baserat på ovanstående antaganden.

Namn	Åtagande i Erbjudandet, MSEK	Åtagande i Erbjudandet, antal stamaktier av serie B	% av aktier i Bolaget efter genomförandet av Erbjudandet <sup>1)</sup>
AMF	1 500	24 793 388	0,8
Swedbank Robur Fonder	1 300	21 487 603	0,7
If Skadeförsäkring AB (publ)	1 000	16 528 925	0,6
Nordea Investment Management AB, på vägnar av Nordea Funds Ltd.	1 000	16 528 925	0,6
Skandia Fonder AB och Livförsäkringsbolaget Skandia, ömsesidigt	1 000	16 528 925	0,6
Danica Pension, Livsförsäkringsaktieselskab	600	9 917 355	0,3
<b>Totalt</b>	<b>6 400</b>	<b>105 785 121</b>	<b>3,5</b>

1) Med beaktande av de förändringar i kapitalstrukturen som genomförs i samband med Erbjudandet (se "Aktier och aktiekapital–Förändringar i kapitalstrukturen i samband med Erbjudandet m.m.>").

# Definitioner och ordlista

I detta prospekt används följande begrepp och definitioner:

"AMF"	AMF Pensionsförsäkring
"Avanza"	Avanza Bank AB (publ)
"Bolaget"	Volvo Car AB (publ) (organisationsnummer 556810-8988)
"CEVT"	China Euro Vehicle Technology AB
"CMA"	en fordonsplattform som utvecklats internt av Volvo Car Group (Eng. <i>Compact Modular Architecture</i> )
"CNY"	Kinesiska renminbi, den officiella valutan i Kina
"Co-Lead Managers"	Carnegie och Swedbank
"Cornerstone-investerarna"	AMF, Swedbank Robur Fonder, If Skadeförsäkring AB (publ), Nordea Investment Management AB, på vägnar av Nordea Funds Ltd., on behalf of Nordea Funds Ltd, Skandia Fonder AB och Livförsäkringsbolaget Skandia, ömsesidigt samt Danica Pension, Livsförsäkringsaktieselskab
"CRO"	Den kinesiska myndigheten för cybersäkerhet (Eng. <i>the Cybersecurity Review Office</i> ) under den kinesiska cyberspaceadministrationen (Eng. <i>the Cyberspace Administration of China</i> )
"EES"	Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
"EPA"	the United States Environmental Protection Agency
"EU"	Europeiska unionen
"EUR"	Euro, den gemensamma valutan för medlemsländerna i EU som ingår i Eurosamarbetet och har antagit Euro som sin officiella valuta
"Euroclear Sweden"	Euroclear Sweden AB
"Erbjudandepriiset"	Det slutliga erbjudandepriiset per stamaktie av serie B i SEK, vilket förväntas fastställas inom Prisintervallet och kommer att offentliggöras omkring den 27 oktober 2021
"Erbjudandet"	avser erbjudandet till allmänheten i Sverige, Danmark, Finland och Norge samt institutionella investerare att förvärva nya stamaktier av serie B i Volvo Car AB (publ) och upptagande till handel av Bolagets stamaktier av serie B på Nasdaq Stockholm i enlighet med detta prospekt
"Financial Promotion Order"	the U.K. Financial Services and Markets Act 2000 (Financial Promotion) Order 2005 (as amended)
"Folksam"	Folksam ömsesidig sakförsäkring, Folksam ömsesidig livförsäkring (Tjänstepension), Folksam ömsesidig livförsäkring (Övrig försäkring), KPA Pensionsförsäkring AB (publ)
"FSMA"	the U.K. Financial Services and Markets Act 2000
"Försäljning"	Försäljning avser försäljning till slutkunder (inklusive viss andel bilar som används för utlån och demo)
"GBP"	Brittiskt pund, den officiella valutan i Storbritannien
"Geely-sfären"	juridiska personer som är direkt eller indirekt ägda av Geely Holding eller dess intresseföretag, eller där Bolagets styrelseordförande äger eller kontrollerar mer än 20 procent
"Geely Auto"	Geely Automobile Holdings Limited, ett aktiebolag bildat på Caymanöarna vars aktier är noterade på Hong Kong Stock Exchange Main Board (stock code: 175)
"Geely Holding"	Zhejiang Geely Holding Group Company Limited* (浙江吉利控股集團有限公司), ett kinesiskt aktiebolag som ägs till 91 procent av Eric Li (李書福) och till 9 procent av Li Xing Xing
"Geely Sweden"	Geely Sweden Holdings AB, ett svenskt privat aktiebolag, indirekt helägt dotterbolag till Geely Holding
"GVAT"	GV Automobile Technology (Ningbo) Co. Ltd., ett joint venture-bolag etablerat 2017 som ägs till 50 procent vardera av Volvo Car Corporation och Ningbo Geely
"Huvudaktieägaren"	avser, beroende på sammanhanget, Geely Holding eller dess indirekt helägda dotterbolag Geely Sweden
"IFRS"	International Financial Reporting Standards utfärdade av International Accounting Standards Board (IASB), såsom de har antagits av EU
"Joint Bookrunners"	Joint Global Coordinators samt BNP Paribas, HSBC, J.P. Morgan, Morgan Stanley och Nordea
"Joint Global Coordinators"	Goldman Sachs Bank Europe SE (" <b>Goldman Sachs</b> ") och Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ) (" <b>SEB</b> ")
"JPY"	Japanska yen, den officiella valutan i Japan
"Kina"	Folkrepubliken Kina
"Koden"	Svensk kod för bolagsstyrning
"LiDAR"	den laserbaserade teknik för avståndsbestämning (Eng. <i>light detection and ranging technology</i> ) som har utvecklats av Luminar, en av Volvo Car Groups teknologipartners
"LYNK&CO"	ett bilmärke som utvecklats av Geely Holding, Geely Auto and Volvo Car Group med fokus på uppkoppling och onlineförsäljning
"Managers"	avser Joint Bookrunner och Co-Lead Managers

## DEFINITIONER OCH ORDLISTA

"MSEK"	miljoner SEK
"Nasdaq Stockholm"	avser, beroende på sammanhanget, den reglerade marknaden Nasdaq Stockholm eller Nasdaq Stockholm AB
"Ningbo Geely"	Ningbo Geely Automobile Research and Development Co., Ltd.* (寧波吉利汽車研究開發有限公司), ett kinesiskt aktiebolag som är ett helägt dotterbolag till Geely Holding
"Nordnet"	Nordnet Bank AB (publ)
"Nyemissionen"	Den nyemission av stamaktier av serie B som görs av Bolaget i syfte att slutföra Erbjudandet
"OTA"	over-the-air
"Placeringsavtalet"	avtalet gällande placeringen av stamaktierna av serie B i Bolaget som kommer att ingås av Bolaget och Managers omkring den 27 oktober 2021
"Polestar"	ett fristående progressivt bilmärke för högpresterande elbilar, etablerat av Volvo Car Group, eller den koncern inom vilken verksamheten bedrivs, beroende på sammanhanget
"Polestar Holding"	Polestar Automotive Holding Limited, vilket för närvarande är holdingbolag i Polestar-koncernen
"Polestar UK"	Polestar Automotive Holding UK Limited
"Preferensaktieägarna"	Folksam och AMF
"Prisintervallet"	prisintervallet om 53 SEK till 68 SEK per stamaktie av serie B
"Prospektförordningen"	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/1129 av den 14 juni 2017 om prospekt som ska offentliggöras när värdepapper erbjuds till allmänheten eller tas upp till handel på en reglerad marknad, och om upphävande av direktiv 2003/71/EG
"QIBs"	qualified institutional buyers enligt betydelsen i Rule 144A
"Regulation S"	Regulation S under U.S. Securities Act
"Rule 144A"	Rule 144A under U.S. Securities Act
"SEC"	U.S. Securities and Exchange Commission
"SEK"	Svenska kronor, den officiella valutan i Sverige
"SPA"	en fordonsplattform som utvecklats internt av Volvo Car Group (Eng. <i>Scalable Platform Architecture</i> )
"SUV"	stadsjeep (Eng. <i>sport utility vehicle</i> )
"TSEK"	tusentals SEK
"USA"	United States of America
"USD"	Amerikanska dollar, den officiella valutan i USA
"U.S. Securities Act"	the United States Securities Act of 1933, såsom ändrad, kompletterad eller på annat sätt modifierad från tid till annan
"V2X"	Vehicle to Everything
"VCFS"	Volvo Car Financial Services
"VEA"	en drivlinearkitektur med hög specifik prestanda, en modulär lätt basdrivlina och låg bränsleförbrukning som introducerades av Volvo Car Group 2013 (Eng. <i>Volvo Engine Architecture</i> )
"VCMS"	Volvo Car Groups tillverkningsssystem (Eng. <i>Volvo Car Manufacturing System</i> )
"Volvo Car Corporation"	Volvo Personvagnar AB, ett svenskt aktiebolag med organisationsnummer 556074-3089 som är ett helägt dotterbolag till Bolaget
"Volvo Car Group" eller "Koncernen"	den koncern där Volvo Car AB (publ) är moderbolag
"Övertilldelningsoption"	Den option som förväntas ställas ut av Huvudaktieägaren till Joint Global Coordinators som, i enlighet med Placeringsavtalet, innebär att Huvudaktieägaren kommer att vara skyldig att sälja upp till ytterligare 70 754 716 stamaktier av serie B till Erbjudandepriiset för att täcka eventuell övertilldelning i Erbjudandet, vilken kan utnyttjas fullt ut eller delvis inom 30 kalenderdagar

# Historisk finansiell information

## Finansiell information för perioden 1 januari–30 juni 2021

Resultaträkning – Koncernen.....	F-2
Övrigt totalresultat – Koncernen .....	F-4
Balansräkning – Koncernen .....	F-5
Förändringar i eget kapital – Koncernen .....	F-6
Kassaflödesanalys – Koncernen .....	F-7
Noter .....	F-8–F-17
Revisors rapport över översiktlig granskning .....	F-18

## Finansiell information för räkenskapsåren 2020, 2019 och 2018

Resultaträkning – Koncernen.....	F-19
Övrigt totalresultat – Koncernen .....	F-20
Balansräkning – Koncernen .....	F-21
Förändringar i eget kapital – Koncernen .....	F-22–F23
Kassaflödesanalys – Koncernen .....	F-24
Noter .....	F-25–F75
Revisors rapport avseende omarbetade finansiella rapporter över historisk finansiell information .....	F-76

# Resultaträkning – Koncernen

Mkr	Not	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Helår 2020
Omsättning	2	141 131	111 759	262 833
Kostnad för sålda varor		-111 020	-94 480	-216 813
<b>Bruttoresultat</b>		<b>30 111</b>	<b>17 279</b>	<b>46 020</b>
Forsknings- och utvecklingskostnader		-7 148	-5 978	-11 362
Försäljningskostnader		-8 970	-7 057	-15 710
Administrationskostnader		-3 612	-4 231	-8 539
Övriga rörelseintäkter		1 875	1 253	2 362
Övriga rörelsekostnader		-1 014	-1 467	-3 903
Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag		1 996	-788	-352
<b>Rörelseresultat</b>		<b>13 238</b>	<b>-989</b>	<b>8 516</b>
Finansiella intäkter	3	385	387	2 618
Finansiella kostnader		-1 646	-715	-1 588
<b>Resultat före skatt</b>		<b>11 977</b>	<b>-1 317</b>	<b>9 546</b>
Inkomstskatter		-2 350	146	-1 758
<b>Årets resultat</b>		<b>9 627</b>	<b>-1 171</b>	<b>7 788</b>
<b>Årets resultat hänförligt till</b>				
Moderbolagets aktieägare		8 244	-1 737	5 834
Innehav utan bestämmande inflytande		1 383	566	1 954
		<b>9 627</b>	<b>-1 171</b>	<b>7 788</b>
Resultat per aktie före utspädning, Kr	7	163,63	-35,99	114,15
Resultat per aktie efter utspädning, Kr	7	161,21	-35,99	114,08



Utgifter för forskning och utveckling (Mkr)	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Förändring %
Utgifter för forskning och utveckling	-9 397	-7 329	28,2
Aktiverade utvecklingskostnader	4 813	3 901	23,4
Avskrivningar på aktiverade utvecklingskostnader	-2 564	-2 550	0,5
<b>Forskning- och utvecklingskostnader</b>	<b>-7 148</b>	<b>-5 978</b>	<b>19,6</b>

Förändringar i omsättning (Mkr)	
<b>Omsättning första halvåret 2020</b>	<b>111 759</b>
Volym	23 105
Försäljningsmix och prissättning	8 394
Effekt av förändrade valutakurser	-8 990
Försäljning av licenser	-227
Övrigt <sup>1)</sup>	7 090
<b>Omsättning första halvåret 2021</b>	<b>141 131</b>
<b>Förändring %</b>	<b>26,3</b>

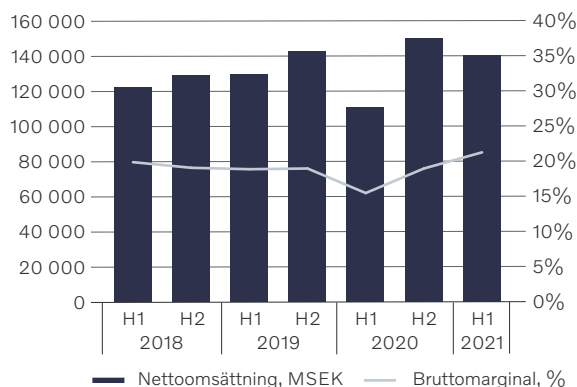
1) Inkluderar begagnade bilar, reservdelar och tillbehör

2) Inkluderar begagnade bilar, reservdelar, tillbehör samt kostnadseffektivitetsprogram.

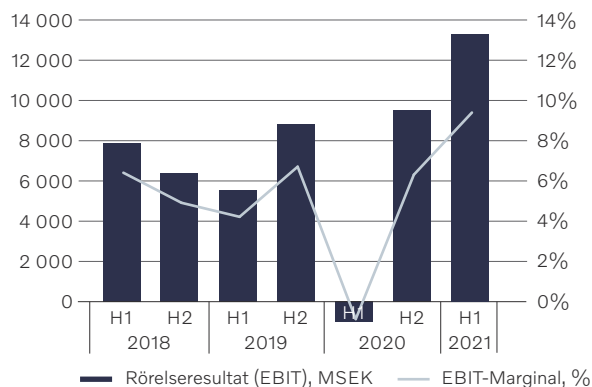
Förändringar i rörelseresultat (EBIT) (Mkr)	
<b>EBIT första halvåret 2020</b>	<b>-989</b>
Volym	5 055
Försäljningsmix och prissättning	3 725
Statliga stöd	128
Försäljning av licenser	-60
Effekt av förändrade valutakurser	-1 365
Engångsposter som påverkat EBIT	3 885
Övrigt <sup>2)</sup>	2 859
<b>EBIT första halvåret 2021</b>	<b>13 238</b>
<b>Förändring %</b>	<b>1 438,5</b>

Engångsposter som påverkat EBIT (Mkr)	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020
Utdelning från Zenuity	1 175	—
Värderingseffekt i samband med emission i Polestar Automotive Holding Ltd	2 039	—
Statliga stöd relaterade till Covid-19	66	1 074
Kostnader för omstrukturering och garantiåtgärder	—	-1 679
<b>Summa</b>	<b>3 280</b>	<b>-605</b>

Nettoomsättning och bruttomarginal



Rörelseresultat och EBIT-Marginal



# Övrigt totalresultat – Koncernen

Mkr	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Helår 2020
<b>Årets resultat</b>	<b>9 627</b>	<b>-1 171</b>	<b>7 788</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som inte ska återföras via resultaträkningen:</i>			
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning	2 698	-848	-992 <sup>1)</sup>
Skatt på poster som inte skall återföras via resultaträkningen	-557	183	212
<i>Poster som senare kan återföras via resultaträkningen:</i>			
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	1 938	-670	-3 401
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	-98	-10	368
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta och råvaruprisrisk	-1 553	478	2 862
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	278	1 719	3 156
Skatt på poster som senare kan återföras via resultaträkningen	282	-450	-1 318
<b>Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatt</b>	<b>2 988</b>	<b>402</b>	<b>887</b>
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>12 615</b>	<b>-769</b>	<b>8 675</b>
<b>Hänförligt till:</b>			
Moderbolagets aktieägare	10 566	-1 201	7 430
Innehav utan bestämmande inflytande	2 049	432	1 245
	<b>12 615</b>	<b>-769</b>	<b>8 675</b>

1) För 2020 ingår en justering av förändringen i den aktuariella beräkningsmetoden avseende den svenska IT P2-planen med -473 Mkr.

## Balansräkning – Koncernen

Mkr	Not	30 Juni, 2021	31 dec, 2020
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella anläggningstillgångar		39 741	37 168
Materiella anläggningstillgångar		57 399	57 453
Tillgångar under operationell leasing		6 518	4 490
Innehav i joint ventures och intresseföretag		7 948	9 997
Andra långfristiga värdepappersinnehav	3	1 778	2 449
Uppskjutna skattefordringar		7 216	7 164
Övriga långfristiga fordringar	3	6 056	4 758
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>126 656</b>	<b>123 479</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager		40 418	35 513
Kundfordringar	4	17 344	14 776
Aktuella skattefordringar		1 044	886
Övriga omsättningstillgångar	3	11 051	10 130
Kortfristiga placeringar	3	5 140	8 087
Likvida medel	3	48 450	61 592
Tillgångar som innehas för försäljning	6	3 440	7 849
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>126 887</b>	<b>138 833</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>253 543</b>	<b>262 312</b>
<b>EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare		64 269	59 412
Innehav utan bestämmande inflytande		8 921	11 006
<b>Summa eget kapital</b>		<b>73 190</b>	<b>70 418</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Ersättningar till anställda efter avslutad anställning		11 906	14 187
Uppskjutna skatteskulder		2 067	1 044
Övriga långfristiga avsättningar		9 029	8 155
Skulder till kreditinstitut	3	2 767	5 882
Obligationslån, långfristiga	3	18 107	20 950
Långfristiga skulder avseende kundkontrakt		5 579	5 630
Övriga långfristiga räntebärande skulder		5 087	4 815
Övriga långfristiga skulder	3	7 027	4 877
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>61 569</b>	<b>65 540</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Kortfristiga avsättningar		8 549	8 530
Skulder till kreditinstitut	3	5 545	2 512
Obligationslån, kortfristiga	3	2 997	5 017
Kortfristiga skulder avseende kundkontrakt		20 488	21 842
Leverantörsskulder	4	42 108	46 635
Aktuella skatteskulder		911	1 486
Övriga kortfristiga räntebärande skulder		1 247	1 160
Övriga kortfristiga skulder	3, 4	35 783	37 423
Skulder som innehas för försäljning	6	1 156	1 749
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>118 784</b>	<b>126 354</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>		<b>253 543</b>	<b>262 312</b>

# Förändringar i eget kapital – Koncernen

Mkr	30 Juni, 2021	31 dec, 2020
<b>Ingående eget kapital</b>	<b>70 418</b>	<b>63 648</b>
Årets resultat	9 627	7 788
Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatt	2 988	887
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>12 615</b>	<b>8 675</b>
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande <sup>1)</sup>	—	-1 901
Utdelning till aktieägare <sup>2)</sup>	-9 843	-4
<b>Transaktioner med aktieägare</b>	<b>-9 843</b>	<b>-1 905</b>
<b>Utgående eget kapital</b>	<b>73 190</b>	<b>70 418</b>
<b>Hänförligt till</b>		
Moderbolagets aktieägare	64 269	59 412
Innehav utan bestämmande inflytande	8 921	11 006
<b>Utgående eget kapital</b>	<b>73 190</b>	<b>70 418</b>

1) Avser effekten av Geely Holdings avyttring i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd.,. För mer information, se Not 4 - Transaktioner med närstående

2) Utdelning till aktieägare inkluderar utdelning till majoritetsaktieägare -5 530 (—) Mkr, minoritetsägare -4 134 (4) Mkr och preferensaktieägare -179 (—) Mkr.

# Kassaflödesanalys – Koncernen

Mkr	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Helår 2020
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>			
Rörelseresultat	13 238	-989	8 516
Avskrivningar	7 680	7 808	14 449
Erhållna räntor och liknande poster	341	249	550
Erlagda räntor och liknande poster	-708	-657	-1 268
Övriga finansiella poster	-667	-301	-437
Betalda inkomstskatter	-2 413	-1 711	-2 856
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	-470	3 243	3 989
	<b>17 001</b>	<b>7 642</b>	<b>22 943</b>
<b>Förändringar av rörelsekapital</b>			
Förändring av varulager	-3 025	-4 022	-454
Förändring av kundfordringar	-1 120	-1 207	-2 137
Förändring av leverantörsskulder	-7 570	-6 023	5 183
Förändring i avsättningar	127	-1 952	-303
Förändring av skulder avseende kundkontrakt	-687	938	3 872
Övriga förändringar i rörelsekapital	-3 680	1 151	4 848
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>	<b>-15 955</b>	<b>-11 115</b>	<b>11 009</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>1 046</b>	<b>-3 473</b>	<b>33 952</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>			
Förvärv av aktier och andelar, netto <sup>1)</sup>	1 527	-168	-4 125
Återbetalning av lån från närstående bolag	—	—	1 251
Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag	1 287	7	333
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar	-5 348	-4 218	-8 574
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	-5 473	-5 108	-9 986
Avyttring av materiella anläggningstillgångar	62	157	431
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-7 945</b>	<b>-9 330</b>	<b>-20 670</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten</b>	<b>-6 899</b>	<b>-12 803</b>	<b>13 282</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>			
Upptagna lån till kreditinstitut	1 452	4 703	5 011
Erhållna medel från obligationslån	—	—	5 209
Återbetalning av obligationslån	-5 065	—	—
Amortering av skulder till kreditinstitut	-1 358	-3 052	-4 612
Amortering av räntebärande skulder	-677	-680	-1 350
Lämnad utdelning till aktieägare <sup>2)</sup>	-4 867	—	-4
Investeringar i kortfristiga placeringar, netto <sup>3)</sup>	3 131	3 065	-4 692
Övrigt <sup>4)</sup>	-73	151	-396
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-7 457</b>	<b>4 187</b>	<b>-834</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-14 356</b>	<b>-8 616</b>	<b>12 448</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>	<b>61 592</b>	<b>51 997</b>	<b>51 997</b>
Kursdifferenser i likvida medel	1 214	-93	-2 853
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>48 450</b>	<b>43 288</b>	<b>61 592</b>

1) Investeringar uppgick till -487 (-413) Mkr och återbetalningar från Joint ventures till 132 (245) Mkr. Kassaflödet från förvärvet av Polestar Automotive är inkluderat med 1 882 (—) Mkr, se Not 5 - Förvärv för mer information.

2) För mer information, se Förändringar i eget kapital för koncernen på sidan 5.

3) Investeringar uppgick till -6 427 (-524) Mkr och förfallna investeringar uppgick till 9 558 (3 589) Mkr.

4) Övrigt är hänförligt till realiserat resultat från finansiella instrument -38 (160) Mkr och förändring i Övriga långfristiga skulder -35 (-9) Mkr.



## NOT 1 – Redovisningsprinciper

Delårsrapporten är upprättad i enlighet med IAS 34 – Delårsrapportering. Koncernen tillämpar International Financial Reporting Standards (IFRS) såsom de har antagits av Europeiska Unionen. Redovisningsprinciperna i denna rapport är, i alla väsentliga aspekter, konsekventa med de som presenteras i Volvo Cars årsredovisning 2020 (tillgänglig på [www.volvocars.com](http://www.volvocars.com)).

IASB har publicerat ändringar i vissa standarder som skall tillämpas från och med 1 januari 2021 eller senare. Dessa ändringar har ingen signifikant påverkan på de finansiella rapporterna.

### Resultat per aktie

Resultat per aktie före utspädning beräknas genom att det redovisade nettoresultatet hänförligt till moderbolagets ägare har dividerats med det under perioden genomsnittliga antalet utestående aktier före utspädning och det redovisade resultatet har reducerats med periodens (kumulativa) utdelning till preferensaktieägare oavsett om den är beslutad eller inte. Beräkningen av resultat per aktie efter utspädning har baserats på antagandet att samtliga preferensaktier har konverterats till stamaktier. Den justering som sker av periodens utdelning när resultat per aktie före utspädning beräknas adderas till det redovisade nettoresultatet och antalet stamaktier som preferensaktieägarna skulle vara berättigade till justerat på genomsnittligt antal utestående aktier i beräkningen. Dessa

justeringar görs endast när resultat per aktie efter utspädning utgör en försämring av resultat per aktie. Om resultat per aktie utgör en förbättring inkluderas inte dessa i beräkningen av resultat per aktie efter utspädning.

Alla pågående ersättningsprogram är kassareglerade och de inkluderar inte någon valmöjlighet vad gäller att istället regleras med aktier. Detta innebär att dessa samtliga ersättningsprogram saknar utspädningseffekt.

### Redovisning av utspädningseffekt i Joint Venture

I mars tog joint venturebolaget Polestar Automotive Holding Ltd Group ("Polestar") in 550 MUSD i externt kapital från en grupp av långsiktiga investerare och Volvo Cars intresse i Polestar minskade. Transaktionen redovisades i enlighet med IAS 28 varmed utspädningseffekten, vilket är nettot av det minskade intresset och andelen av den högre värderingen som den externa värderingen baserats på, redovisades i resultaträkningen som Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag. Den positiva resultateffekten uppgick till 2 039 Mkr. Polestar bedöms fortsatt vara ett joint venture mellan Volvo Cars och den andra huvudägaren PSD Investment Ltd där gemensam kontroll anses kvarstå beaktat att det kvarvarande intresse- och aktieägaravtalet.

## NOT 2 – Intäkter

Omsättningen fördelar sig mellan följande geografiska marknader:

Mkr	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Helår 2020
Kina	34 335	24 282	61 236
USA	23 771	16 493	40 581
Europa <sup>1)</sup>	60 800	54 786	121 904
varav Sverige	13 890	12 266	25 546
varav Tyskland	7 472	8 951	18 319
varav Storbritannien	7 234	6 947	15 866
Övriga marknader	22 225	16 198	39 112
varav Japan	3 733	3 755	7 345
varav Sydkorea	3 087	2 596	5 059
<b>Summa</b>	<b>141 131</b>	<b>111 759</b>	<b>262 833</b>

Omsättningen fördelar sig mellan följande kategorier:

Mkr	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Helår 2020
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	128 436	101 946	239 563
Försäljning av begagnade bilar	9 501	6 785	16 288
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing- och biluthyrning	1 518	1 426	2 706
Försäljning av licenser	756	1 000	2 068
Övrig omsättning	920	602	2 208 <sup>2)</sup>
<b>Summa</b>	<b>141 131</b>	<b>111 759</b>	<b>262 833</b>

1) Europa definieras som EU28+EFTA.

2) Inklusive effekter av CO<sub>2</sub> krediter.

## NOT 3 – Finansiella instrument till verkligt värde

I not 20 – Finansiella risker och finansiella instrument i koncernens årsredovisning, beskrivs de principer som har använts för rapporteringsperiod för värdering av finansiella instrument. Jämförelsetalen i noten avser 31 december 2020.

De finansiella tillgångar som redovisas i koncernens balansräkning och som rapporteras till verkligt värde genom resultaträkningen är:

- Derivatinstrument (inkluderat optioner),
- Egetkapitalinstrument (inkluderat earn-out aktier) och
- Företagscertifikat  
(Se tabell " Finansiella instrument redovisade till verkligt värde genom resultaträkningen" nedan)

Verkligt värde på finansiella instrument baseras på tre olika nivåer, beroende på vilken marknadsinformation som finns tillgänglig och är inkluderad i värderingen.

- 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).

### Finansiella instrument redovisade till verkligt värde genom resultaträkningen

30 juni, 2021 (Mkr)	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Summa
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	990	—	990
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	241	—	241
Derivatinstrument för säkring av ränterisk	—	12	—	12
Råvaruderivat	—	47	—	47
Företagscertifikat <sup>1)</sup>	—	451	—	451
Andra långfristiga värdepappersinnehav	813	—	965	1 778
<b>Summa tillgångar</b>	<b>813</b>	<b>1 741</b>	<b>965</b>	<b>3 519</b>
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 712	—	1 712
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	72	—	72
Derivatinstrument för säkring av ränterisk	—	18	—	18
Råvaruderivat	—	5	—	5
<b>Summa skulder</b>	<b>—</b>	<b>1 807</b>	<b>—</b>	<b>1 807</b>
31 december, 2020 (Mkr)	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	Summa
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 907	—	1 907
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	4	—	4
Derivatinstrument för säkring av ränterisk	—	42	—	42
Råvaruderivat	—	42	—	42
Företagscertifikat <sup>1)</sup>	—	1 526	—	1 526
Andra långfristiga värdepappersinnehav	1 208	—	1 241	2 449
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 208</b>	<b>3 521</b>	<b>1 241</b>	<b>5 970</b>
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 341	—	1 341
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	634	—	634
Råvaruderivat	—	30	—	30
<b>Summa skulder</b>	<b>—</b>	<b>2 005</b>	<b>—</b>	<b>2 005</b>

1) Varav 200 (750) Mkr redovisas som kortfristiga placeringar i balansräkningen och 251 (776) Mkr redovisas som likvida medel.

## NOT 3 – Finansiella instrument till verkligt värde - forts.

De flesta derivatinstrument och företagscertifikat som koncernen innehar per 31 december 2020 tillhör nivå 2. Värdering av finansiella instrument till verkligt värde, tillhörande nivå 2, baseras på rådande marknadsnoteringar och genom att framtida kassaflöden diskonteras med hjälp av deposit/swapkurvan för kassaflödet i relevant valuta. Beräkningen inkluderar även riskantaganden. Valutoptioner värderas med hjälp av Black-Scholes modellen. Verkligt värde på råvarupriskontrakt beräknas genom att diskontera differensen mellan det kontrakterade terminskontraktet och det kontrakterade termins-

kontraktet som vid balansdagen kan erhållas för kommande perioder. Det totala verkliga värdet på de finansiella instrumenten i nivå 2 per 30 juni 2021 uppgår till –517 (–10) Mkr. Större delen utgörs av kassaflödessäkring av valutarisk. Tabellen nedan visar andelen av de prognosticerade kassaflödena i utländsk valuta som är säkrade, uttryckt i både nominella termer och i CFaR, vilket visar en maximal förlust med ett 95 procent konfidensnivå inom ett år. CFaR måttet är baserat på kassaflödesprognoser, marknadsvolatilitet, valutakurser och korrelationer.

	0–12 månader		13–24 månader		25–48 månader	
	30 juni, 2021	31 dec, 2020	30 juni, 2021	31 dec, 2020	30 juni, 2021	31 dec, 2020
Nominell hedge %	45	50	22	19	—	1
CFaR ink. hedge %	43	41	23	13	—	1

Andra långfristiga värdepappersinnehav uppgår till 1 778 (2 449) Mkr varav 813 (1 208) Mkr är innehav som tillhör nivå 1 och 965 (1 241) Mkr tillhör nivå 3. Det mest väsentliga innehavet av nivå 3 instrument utgörs av onoterade optioner och earn-out aktier i det noterade bolaget Luminar. Värderingen av dessa finansiella instrument baseras på sannolikheten att de kontraktuella kraven kommer att uppfyllas, när i tiden som det kommer att ske, bedömd riskfri ränta samt den underliggande aktiens volatilitet. Den riskfria räntan har satts till 0,2 procent respektive 0,8 procent och volatilitet till 84 procent.

Det finns också traditionella innehav av eget kapitalinstrument i Luminar. Aktierna i Luminar noterades i december 2020. Innan noteringen kategoriserades innehavet som ett nivå 3 innehav men i och med noteringen har instrumentet omvandlats till ett nivå 1 innehav, det vill säga att det värderas baserat på tillgängliga marknadsvärden. Några andra överföringar mellan de olika värderingskategorierna har inte ägt rum under perioden. Värdet på optionerna och earn-out aktierna inom nivå 3 uppgår per 30 juni 2021 till 563 (874) Mkr och den finansiella påverkan som redovisats i resultaträkningen uppgår till – 311 (—) Mkr. Optionerna var per 30 juni 2021 och 31 december 2020 "deep in the money" och lösenpriset är betyd-

ligt lägre än kursen på instrumentet. Den totala värdeförändringen under perioden uppgick till – 707 (—) Mkr.

Koncernen innehar även onoterade nivå 3 aktier. Dessa innehav omvärderas när det finns tillgänglig information som påvisar en värdeförändring, exempelvis då det har ägt rum transaktioner i instrumentet under den innevarande perioden.

I tabellen nedan visas en känslighetsanalys av nivå 3 optioner. Basen för värderingen är en antagen volatilitet om 84 procent och startvärdet är 497 Mkr.

### Känslighetsanalys optioner (Mkr)

Volatilitet	Sannolikhet av uppfyllande av kontraktuella krav				
	–10%	–5%	0%	5%	10%
<b>74%</b>	427	459	491	523	555
<b>79%</b>	430	462	494	526	559
<b>84%</b>	432	465	497	530	562
<b>89%</b>	435	468	500	533	566
<b>94%</b>	438	471	503	536	569

**NOT 3** – Finansiella instrument till verkligt värde - forts.

## Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

Mkr	30 juni, 2021		31 dec, 2020	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Obligationslån och skulder till kreditinstitut	29 416	30 601	34 361	35 252
<b>Summa</b>	<b>29 416</b>	<b>30 601</b>	<b>34 361</b>	<b>35 252</b>

Det redovisade värdet på finansiella skulder, kortfristiga och långfristiga skulder till kreditinstitut och obligationslån, redovisas till upplupet anskaffningsvärde i tabellen ovan. Dessa finansiella skulder inkluderar per den 31 december 2020 en fastränteobligation om 500 MEUR som utfärdades i maj 2016 och som förföll den 18 maj 2021. Det redovisade värdet för obligationen uppgick per den 31 december 2020 till 5 017 Mkr. Koncernen hedgade obligationslånet fasta räntebetalningar och konverterade de till rörliga räntebetalningar. En verkligt värdejustering relaterad till obligationens räntekomponent ingick i det redovisade värdet. Verkligt värdejusteringen uppgick till

7 Mkr 31 december 2020 och resterande var värderat till upplupen anskaffningskostnad. Som säkringsinstrument användes en ränteswap och det verkliga värdet av dessa instrument redovisades i resultaträkningen och neutraliserade effekten av verkligt värde justeringen på obligationslånet. Den del som värderades till verkligt värde på obligationslånet, beräknades genom att använda metoden för nivå 2. De framtida räntekupongbetalningarna och obligationens nominella värde diskonterades genom att använda kassaflödet baserat på en insättnings/swap-kurva. Kreditrisken beaktades inte eftersom den risken var säkrad.



## NOT 4 – Transaktioner med närstående

Koncernen har flertalet transaktioner med närstående parter, varav merparten avser försäljning av komponenter, licenser och teknologi samt inköp av bilar. Närstående parter är företag som inte konsolideras i Volvo Cars men ingår i Geelysfären samt andra företag såsom intresseföretag och joint ventures. Transaktioner med närstående parter sker till marknadsmäs-

siga villkor. Under första halvåret har företag inom koncernen haft följande rörelsetransaktioner med närstående parter. Tabellen nedan inkluderar alla tillgångar och skulder till närstående parter. Utöver långfristiga fordringar om 1 122 (719) Mkr är samtliga tillgångar och skulder kortfristiga.

### Försäljning av varor, tjänster och övrigt

Mkr	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Helår 2020
Närstående företag <sup>1)2)</sup>	2 675	2 066	5 131
Joint ventures och intresseföretag <sup>1)</sup>	708	651	1 303

### Inköp av varor, tjänster och övrigt

Mkr	Första halvåret 2021	Första halvåret 2020	Helår 2020
Närstående företag <sup>1)</sup>	-2 962	-1 955	-7 085
Joint ventures och intresseföretag <sup>1)</sup>	-855	-1 238	-2 363

	Fordringar		Skulder	
	30 juni, 2021	31 dec, 2020	30 juni, 2021	31 dec, 2020
Närstående företag <sup>1)3)</sup>	12 240	9 248	6 220	5 486
Joint ventures och intresseföretag <sup>1)</sup>	796	518	457	1 202

1) Närstående företag är företag inom Geelysfären. Joint ventures inom Geelykoncernen klassificeras som närstående företag.

2) Försäljning av licenser och teknologi under första halvåret uppgick till 722 (899) Mkr.

3) Ökningen av fordringar är huvudsakligen hänförligt till Polestar och ökningen av skulder är huvudsakligen hänförligt till avyttringen av Powertrain Engineering Sweden AB och Volvo Car Services 5 AB.

### Väsentliga händelser med närstående

#### Zenuity AB

I mars 2021 lämnade joint venturebolaget Zenuity AB utdelning till sina aktieägare Volvo Personvagnar AB och Veoneer Sweden AB. Utdelningen om 1 175 (—) Mkr har redovisats som resultat från andelar i joint ventures i koncernens resultaträkning, då investeringen i Zenuity var redovisad till nollvärde.

#### Polestarkoncernen

Jämförelsetalen för transaktionerna med Polestar är påverkade av den omstrukturering av Polestarkoncernen som genomfördes i september 2020. Omstruktureringen hade inte någon effekt på Volvo Cars innehav i Polestars operativa verksamhet. Under omstruktureringen i september 2020 sålde Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd., sina rörelsedrivande

dotterbolag till det nybildade holdingbolaget Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd., registrerat i Singapore. Bolaget ägs i sin tur av moderbolaget Polestar Automotive Holding Ltd, registrerat i Hong Kong. Transaktioner med Polestar för det första halvåret 2021 ingår nedan i transaktioner med Polestar Automotive Holdingkoncernen, medan transaktioner under det första halvåret 2020 ingår i transaktioner med Polestar Shanghai-koncernen.

I januari återbetalades investeringen i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. till Geely Holding, till följd av ett avtal som undertecknades i december 2020. Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. blev genom transaktionen ett helägt dotterbolag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Transaktionen hade ingen påverkan på koncernens balansräkning, mer än att innehavet om 1 882 Mkr i joint venturebolaget omklassificerades till likvida medel.

## NOT 4 – Transaktioner med närstående– forts.

### *Transaktioner med Polestar Automotive Holding koncernen*

Försäljning av licenser och teknologi uppgick till 693 (—) Mkr och har redovisats som omsättning. Försäljning av övriga tjänster uppgick till 208 (—) Mkr och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Volvo Cars har sålt patent om 153 Mkr som har redovisats som övriga rörelseintäkter. Vidare har Volvo Cars gjort inköp om 132 (—) Mkr av mjukvaruuppdateringar för prestanda till slutkund. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor.

### *Transaktioner med Polestar Shanghai koncernen*

Försäljning av licenser och teknologi uppgick till — (857) Mkr och har redovisats som omsättning. Försäljning av övriga tjänster uppgick till — (276) Mkr och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Vidare har Volvo Cars gjort inköp om — (–143) Mkr av mjukvaruuppdateringar för prestanda till slutkund. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor.

### **Luqiaofabriken**

Koncernen har avtal med Asia-Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd (Luqiaofabriken), i vilken de mindre CMA-baserade bilarna i 40-serien produceras. Luqiaofabriken ägs av Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, men drivs av Volvo Cars.

### *Transaktioner med Luqiaofabriken*

Ersättning för driften av fabriken uppgick till 156 (160) Mkr och har redovisats som övrig intäkt. Koncernen har även sålt motorer till fabriken för dess produktion av Lynk&Co CX11 bilar. Försäljningen har redovisats som omsättning om 364 (263) Mkr. Koncernens inköp av bilar från Luqiaofabriken uppgick till –1 150 (–1 302) Mkr och har redovisats som kostnad för sålda varor.

Koncernen har även ett leasingavtal med Luqiaofabriken avseende att förse fabriken med maskiner till produktionen. Leasingavtalet har redovisats som en långfristig fordran om 1 047 (719) Mkr.

### **Ningbo**

Koncernen har avtal med med Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd avseende utveckling av teknologi som ska användas i Volvo Cars framtida bilmodeller. Vidare har koncernen avtal med Ningbo UMD Automobile Transmission Co., Ltd avseende inköp av växellådor till XC40 plug-in bilar samt ett avtal med Ningbo Fuhong Auto Sales Co Ltd avseende försäljning av bilar.

### *Transaktioner med Ningbo*

Inköp av teknologi uppgick till –391 (—) Mkr, varav –290 (—) Mkr har redovisats som forskning- och utvecklingskostnader och –101 (—) har redovisats som immateriella tillgångar. Inköp av växellådor till XC40 plug-in bilar uppgick till –479 (–243) Mkr och har redovisats som kostnad för sålda varor. Försäljningen av bilarna har redovisats som omsättning om 588 (86) Mkr.

### **China-Euro Vehicle Technology AB (CEVT)**

Koncernen har avtal med CEVT avseende att dela kostnader för utveckling av CMA-plattformen. Under 2021 undertecknades även ett tilläggsavtal för vidareutveckling av plattformen.

### *Transaktioner med CEVT*

Inköp från CEVT uppgick till –339 (–36) Mkr, varav –315 (–36) Mkr avsåg inköp av teknologi och licens som har kapitaliserats som immateriella tillgångar och –24 (—) Mkr har redovisats som forskning- och utvecklingskostnader.

### **Utdelningar**

Volvo Car AB (publ.) beslutade om utdelning om 179 (—) Mkr till innehavarna av preferensaktier samt om utdelning till Geely Sweden Holdings AB om 5 979 (—) Mkr. Utdelningen till Geely Sweden Holdings AB reglerades 30 juni genom att överföra hela aktieinnehavet i Powertrain Engineering Sweden AB och Volvo Car Services 5 AB. Vidare lämnades utdelning från det kinesiska dotterföretaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd om 4 130 (—) Mkr till Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.

I maj 2021 beslutade joint venturebolaget Lynk & Co Investment Co., Ltd. om utdelning till sina aktieägare Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd., Zhejiang Jirun Automobile Co., Ltd och Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd. Då utdelningen om 703 Mkr per 30 juni 2021 inte är utbetald har den redovisats som en fordran på Lynk & Co Investment Co., Ltd. Vidare betalade Volvofinans Bank utdelning om 107 Mkr till sina respektive ägare, Volvo Personvagnar AB och AB Volverkinvest.

## NOT 5 – Förvärv

### Förvärv av Upplands Motor

Den 13 januari 2021, efter godkännande från konkurrensverket, förvärvade koncernen, genom ett av sina helägda dotterbolag Volvo Personvagnar Norden AB, Upplands Motorbolagen. Förvärvet av den stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor, utgör en strategisk del av Volvo Cars målsättning att omvandla sin återförsäljarverksamhet till en modern

kundupplevelse med en integrerad mix mellan online och traditionell försäljning. Koncernen förvärvade 100 procent av aktierna i Upplands Motor AB, Upplands Motor Kronåsen AB, Bilpark i Hufvudstaden AB, Upplands Motor Hyrbilar AB och Upplands Motor Personvagnar AB samt 10 procent av innehavet i kommanditbolagen, Upplands Motor Mark KB och Upplands Motor Fastigheter i Märsta KB.

Mkr	2021
<b>Förvärvspris</b>	
Köpeskilling	493
<b>Summa förvärvsvärde</b>	<b>493</b>
<b>Verkligt värde på förvärvade tillgångar och skulder</b>	
Immateriella anläggningstillgångar	5
Materiella anläggningstillgångar	1 280
Finansiella anläggningstillgångar	1 336
Latent skattefordran	28
Varulager	334
Kortfristiga fordringar	440
Övriga omsättningstillgångar	85
Likvida medel	32
Uppskjutna skatteskulder	-1
Pensioner och andra åtaganden	-202
Övriga långfristiga skulder	-2 237
Kortfristiga skulder	-852
<b>Summa verkligt värde på förvärvade nettotillgångar</b>	<b>248</b>
<b>Goodwill</b>	<b>245</b>
<b>Kassaflödeseffekt vid förvärv</b>	
Köpeskilling avseende årets förvärv	-493
Återbetalning av skulder	292
Förvärvade likvida medel	32
<b>Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv</b>	<b>-169</b>

Redovisad goodwill är hänförlig till förväntade synergieffekter med Volvo Cars nuvarande svenska återförsäljarverksamhet och framtida ökade intäkter från den förvärvade verksamheten.

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till 11 Mkr och har redovisats som administrationskostnader i resultaträkningen. Ansvarförbindelser på 2 Mkr och ställda säkerheter på 275 Mkr uppkom vid förvärvet. Verkligt värde på förvärvade kundfordringar uppgick till 440 Mkr.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om 1 281 Mkr och ett nettoresultat på -8 Mkr till koncernen för perioden 13 januari till 30 juni 2021. Totalt anskaffningsvärde och verkliga värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras under en tolv månadersperiod.

### Förvärv av Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd.

I januari 2021 upphörde Geely Holding att vara aktieägare i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd varvid det tidigare joint venturebolaget blev ett helägt dotterbolag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. Nettotillgångarna i bolaget bestod enbart av kassa, vilket motsvarade Volvo Cars investering på 1 882 Mkr, varför transaktionen således inte haft någon materiell effekt på koncernens finansiella rapporter.

## NOT 6 – Tillgångar och skulder som innehas till försäljning

Tillgångar och skulder som innehas till försäljning, netto uppgick till 2 284 Mkr och är hänförligt till resterande del av förbränningsmotorverksamheten som finns i Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co. Ltd. Per den 30 juni 2021 har

inget nedskrivningsbehov identifierats. Någon omräkningsdifferens har inte redovisats i Övrigt totalresultat hänförligt till dessa nettotillgångar. Försäljningen förväntas genomföras under 2021.

## NOT 7 – Resultat per aktie

<b>Resultat per aktie före utspädning</b>	<b>Första halvåret 2021</b>	<b>Första halvåret 2020</b>	<b>Helår, 2020</b>
Nettoresultat hänförligt till moderföretagets stamaktieägare	8 244	-1 737	5 834
Avkastning (utdelningar) för perioden hänförligt till innehavare av preferensaktier	-62	-63	-129
<b>Nettoresultat hänförligt till stamaktieägare i moderföretaget</b>	<b>8 182</b>	<b>-1 800</b>	<b>5 708</b>
Vägt genomsnittligt antal utestående stamaktier före utspädning	50 000 000	50 000 000	50 000 000
Resultat per aktie före utspädning (Kr)	163,63	-35,99	114,15

<b>Resultat per aktie efter utspädning<sup>1)</sup></b>	<b>Första halvåret 2021</b>	<b>Helår, 2020</b>
Nettoresultat hänförligt till moderbolagets stamaktieägare	8 182	5 708
Återläggning av avkastning för perioden hänförligt till preferensaktierna, som om konvertering hade skett till stamaktier.	62	126
<b>Nettoresultat vid beräkning av resultat per aktie efter utspädning</b>	<b>8 244</b>	<b>5 834</b>
Vägt genomsnittligt antal utestående stamaktier efter utspädning	51 138 794	51 138 794
Resultat per aktie efter utspädning (Kr)	161,21	114,08

1) Beräkning av resultat per aktie efter utspädning görs för den period/de perioder som preferensaktierna ger upphov till ett försämrat resultat per aktier. I de fall beräkningarna ger ett förbättrat resultat per aktier används istället resultatet per aktie före utspädning. För första halvåret 2021 anses preferensaktierna ge upphov till ett försämrat resultat varför resultat per aktie efter utspädning är samma som före utspädning.

## NOT 8 – Händelser efter rapporteringsperioden

### **Aurobay – ett nytt samägt bolag skapat för att slå ihop den befintliga förbränningsmotorverksamheten**

I juli 2021 tog Volvo Cars ytterligare steg i sin plan att bli en biltillverkare av helt elektriska bilar genom att etablera ett nytt bolag som registrerades i augusti under namnet Zhejiang Aurobay Intelligent Technology Co., Ltd. Vid slutet av 2021 kommer bolaget att ägas gemensamt av Geely Holding och Volvo Cars, med Geely Holding som den största och kontrollerande aktieägaren. Det nya bolaget kommer att vara ensam ägare av de två driftsenheterna Powertrain Engineering Sweden AB och Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co. Den nya strukturen kommer att vara på plats i slutet av 2021 och Aurobay kommer att vara en global leverantör av kompletta powertrain-lösningar, inklusive nästa generations förbränningsmotorer, kraftöverföringar och hybridlösningar.

### **ECARX investerade i Zenseact AB**

I juli 2021 förvärvade ECARX, ett närstående bolag med samma huvudaktieägare som Volvo Cars, men som inte är en del av Geely-sfären, en 15-procentig andel i Zenseact AB, genom en riktad aktieemission. Vederlaget uppgick till 907 MSEK.

### **Volvo Cars ökade sitt aktieinnehav i Polestar**

Polestar Automotive Holding Ltd är ett intressebolag som ägs och kontrolleras gemensamt av Volvo Car Group och PSD Investment Ltd. I juli 2021 undertecknade Volvo Cars ett avtal med PSD Investment Ltd om att förvärva en mindre andel i Polestar från PSD Investment Ltd. Till följd av transaktionen ökade Volvo Cars aktieinnehav i Polestar från 46,1 procent till 49,5 procent. Polestar Automotive Holding Ltd utgör fortsatt ett joint venture mellan Volvo Car Group och PSD Investment Ltd efter transaktionen.

### **Volvo Cars ska förvärva det återstående aktieinnehavet i den "kinesiska verksamheten"**

I juli 2021 ingick Volvo Cars och Geely Holding ett avtal med ambitionen att Volvo Cars i två steg ska förvärva Geely Holdings 50-procentiga andel i tillverkningsanläggningarna i Daqing och Chengdu, samt forsknings- och utvecklingscentret i Shanghai. Genomförandet av dessa transaktioner är föremål för regulatoriska godkännanden i Kina och förväntas slutföras under 2022 och 2023.

### **Utdelningar till Geely**

I slutet av augusti samt i början av september 2021 betalades en utdelning om 5 068 MSEK ut till aktieägaren Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd av det kinesiska dotterbolaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co, som ägs till 50 procent. Utöver detta beslutades att en utdelning om 492 MSEK ska betalas ut av Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd till aktieägaren Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.

### **HaleyTek – samarbete inlett med ECARX för att utveckla infotainment-system ytterligare**

I september 2021 etablerade Volvo Cars en ny enhet tillsammans med ECARX i syfte att utveckla och kommersialisera infotainment-systemet som används i Volvos och Polestars bilar ytterligare. Volvo Cars kommer att äga 60 procent och ECARX kommer att äga 40 procent i detta nya bolag som kommer att konsolideras i Volvo Car Group. I september köpte det nya bolaget HaleyTek AB immateriella rättigheter från Volvo Cars för 700 MSEK och andra tillgångar för 100 MSEK.

### **Volvo Cars ska förvärva aktier i Asia-euro Automobile Manufacture (Taizhou) Co., Ltd. (AELQ) ("Luqiao-fabriken")**

Volvo Car Group har ett avtal med AELQ kopplat till produktionen av det nya utbudet av 40-serien som är mindre, CMA-baserade bilar. I oktober 2021 ingick Volvo Cars och Geely Holding ett bindande avtal om att Volvo Cars ska förvärva 100 procent av aktierna i AELQ. Transaktionen förväntas slutföras under det fjärde kvartalet 2021. Avtalet innefattar även en option för Volvo Cars att förvärva den leasade marken och byggnaden från Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd.

### **Volvo Cars ingick avtal med Geely kopplade till utveckling och tillverkning av framtida bilmodeller**

I juli 2021 ingick Volvo Cars två separata avtal med Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd och Zhejiang Liankong Technologies Co., Ltd, kopplade till utvecklingen och produktionen av en framtida Volvomodell baserad på den Geely-ägda PMA2-fordonsarkitekturen. Licensen för de immateriella rättigheterna förväntas erhållas tidigt under 2022 och utvecklings- och tillverkningsavtalet har en löptid om 3 år.

### **Potentiell Börsintroduktion**

Den 4 oktober 2021 tillkännagav Volvo Cars formellt ambitionen att noteras på Stockholmsbörsen.



# Revisors rapport över översiktlig granskning

**Volvo Car AB (publ) org. nr 556810-8988**

## *Inledning*

Vi har utfört en översiktlig granskning av den finansiella delårsinformationen i sammandrag (delårsrapport) för Volvo Car AB (publ) per 30 juni 2021 och den sexmånadersperiod som slutade per detta datum. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning.

## *Den översiktliga granskningens inriktning och omfattning*

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den

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

## *Slutsats*

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten, inte i allt väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34.

Göteborg den 18 oktober 2021  
Deloitte AB

Jan Nilsson  
Auktoriserad revisor

# Resultaträkning – Koncernen

Mkr	Not	2020	2019	2018
Omsättning	2	262 833	274 117	252 653
Kostnad för sålda varor	3	-216 813	-222 047	-203 322
<b>Bruttoresultat</b>		<b>46 020</b>	<b>52 070</b>	<b>49 331</b>
Forsknings- och utvecklingskostnader	3, 15	-11 362	-11 446	-10 903
Försäljningskostnader	3	-15 710	-17 287	-17 371
Administrationskostnader	3	-8 539	-9 489	-8 001
Övriga rörelseintäkter	6	2 362	3 868	3 386
Övriga rörelsekostnader	6	-3 903	-3 245	-2 324
Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag	13	-352	-168	67
<b>Rörelseresultat</b>	4, 5, 7, 8, 9, 10	<b>8 516</b>	<b>14 303</b>	<b>14 185</b>
Finansiella intäkter	11	2 618	575	407
Finansiella kostnader	12	-1 588	-1 710	-1 675
<b>Resultat före skatt</b>		<b>9 546</b>	<b>13 168</b>	<b>12 917</b>
Inkomstskatter	14	-1 758	-3 565	-3 136
<b>Årets resultat</b>		<b>7 788</b>	<b>9 603</b>	<b>9 781</b>
<b>Årets resultat hänförligt till</b>				
Moderbolagets aktieägare		5 834	7 115	6 840
Innehav utan bestämmande inflytande		1 954	2 488	2 941
		<b>7 788</b>	<b>9 603</b>	<b>9 781</b>
<b>Resultat per aktie före utspädning, Kr</b>	34	114,15	127,30	134,30
<b>Resultat per aktie efter utspädning, Kr</b>	34	114,08	127,30	134,30

1) Avskrivningarna har reducerats med 666 (–) ((–)) Mkr, till följd av förlängningar av vissa cykelplaner och därmed längre avskrivningstider, innebärande ett högre tillgångsvärde.

<b>Förändringar i omsättning (Mkr)</b>	2020	2019	2018
Omsättning tidigare år	274 117	252 653	208 646
Volymer	-10 300	16 350	22 320
Försäljningsmix och prissättning	4 135	-5 680	12 539
Effekt av förändrade valutakurser	-6 660	8 533	6 830
Försäljning av licenser	420	-894	-1 482
Övrigt	1 121	3 155	3 800
<b>Omsättning innevarande år</b>	<b>262 833</b>	<b>274 117</b>	<b>252 653</b>
Förändring %	-4,1%	8,5%	21,1%

<b>Förändringar i Rörelseresultat (EBIT) (Mkr)</b>	2020	2019	2018
EBIT tidigare år	14 303	14 185	14 061
Volymer	-2 695	5 120	5 140
Försäljningsmix och prissättning	-1 885	-4 255	1 545
Försäljning av licenser	397	-425	-2 677
Statliga stöd	1 070	-1 505	627
Effekt av förändrade valutakurser	-4 970	-125	-478
Övrigt	2 296	1 308	-4 033
<b>EBIT innevarande år</b>	<b>8 516</b>	<b>14 303</b>	<b>14 185</b>
Förändring %	-40,5%	0,8%	0,9%

# Övrigt totalresultat – Koncernen

Mkr	2020	2019	2018
Årets resultat	7 788	9 603	9 781
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som inte ska återföras via resultaträkningen:</i>			
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning	-992	-3 780	-1 925
Skatt på poster som inte skall återföras via resultaträkningen	212	792	404
<i>Poster som senare kan återföras via resultaträkningen:</i>			
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	-3 401	947	805
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	368	-139	-16
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta och råvaruprisrisk	2 862	-4 220	-3 236
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	3 156	1 003	-603
Skatt på poster som senare kan återföras via resultaträkningen	-1 318	691	815
<b>Övrigt totalresultat, netto efter inkomstskatt</b>	<b>887</b>	<b>-4 706</b>	<b>-3 756</b>
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>8 675</b>	<b>4 897</b>	<b>6 025</b>
<b>Hänförligt till:</b>			
Moderbolagets aktieägare	7 430	2 182	2 965
Innehav utan bestämmande inflytande	1 245	2 715	3 060
	<b>8 675</b>	<b>4 897</b>	<b>6 025</b>

## Balansräkning – Koncernen

Mkr	Not	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Anläggningstillgångar</b>				
Immateriella anläggningstillgångar	15	37 168	32 786	29 626
Materiella anläggningstillgångar	7, 16	57 453	69 738	61 208
Tillgångar under operationell leasing	7, 16	4 490	3 243	2 523
Fordringar på moderbolaget		—	54	54
Innehav i joint ventures och intresseföretag <sup>1)</sup>	13	9 997	9 211	7 003
Andra långfristiga värdepappersinnehav	20	2 449	296	190
Uppskjutna skattefordringar	14	7 164	7 275	6 586
Övriga långfristiga fordringar	17	4 758	3 253	2 982
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>123 479</b>	<b>125 856</b>	<b>110 172</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Varulager	18	35 513	38 911	35 163
Kundfordringar	4, 19	14 776	13 243	13 704
Aktuella skattefordringar		886	987	573
Övriga omsättningstillgångar	19	10 130	8 855	9 875
Kortfristiga placeringar	21	8 087	3 518	1 577
Likvida medel	21	61 592	51 997	40 170
Tillgångar som innehas för försäljning	33	7 849	—	—
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>138 833</b>	<b>117 511</b>	<b>101 062</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>262 312</b>	<b>243 367</b>	<b>211 234</b>
<b>EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>				
<b>Eget kapital</b>				
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare	22	59 412	53 883	52 873
Innehav utan bestämmande inflytande		11 006	9 765	8 378
<b>Summa eget kapital</b>		<b>70 418</b>	<b>63 648</b>	<b>61 251</b>
<b>Långfristiga skulder</b>				
Ersättningar till anställda efter avslutad anställning	23	14 187	12 583	8 425
Uppskjutna skatteskulder	14	1 044	975	1 688
Övriga långfristiga avsättningar	24	8 155	7 291	6 189
Skulder till kreditinstitut	20	5 882	4 489	8 273
Obligationslån, långfristiga	20	20 950	21 643	13 200
Långfristiga skulder avseende kundkontrakt	25	5 630	5 210	4 184
Övriga långfristiga räntebärande skulder	7	4 815	5 076	—
Övriga långfristiga skulder <sup>1)</sup>	4, 26	4 877	6 471	4 609
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>65 540</b>	<b>63 738</b>	<b>46 568</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>				
Kortfristiga avsättningar	24	8 530	8 357	6 936
Skulder till kreditinstitut	20	2 512	4 105	2 175
Obligationslån, kortfristiga	20	5 017	—	—
Kortfristiga skulder avseende kundkontrakt	25	21 842	20 478	17 511
Leverantörsskulder	4	46 635	44 876	43 633
Aktuella skatteskulder		1 486	1 302	1 645
Övriga kortfristiga räntebärande skulder	7	1 160	1 073	—
Övriga kortfristiga skulder <sup>1)</sup>	27	37 423	35 790	31 515
Skulder som innehas för försäljning	33	1 749	—	—
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>126 354</b>	<b>115 981</b>	<b>103 415</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>		<b>262 312</b>	<b>243 367</b>	<b>211 234</b>

1) Under 2020 omklassificerades den interna vinstelimineringen relaterad till försäljning av licenser och teknik till Polestar Shanghai-koncernen och jämförelsetalen har justerats därefter. Justeringen på föregående år var 1 803 Mkr på Innehav i joint ventures och intresseföretag, 1 558 Mkr på Övriga långfristiga skulder och 245 Mkr på Övriga kortfristiga skulder.

## Förändringar i eget kapital – Koncernen

Mkr	Aktiekapital <sup>1)</sup>	Överkursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Omräkningsreserv	Övriga reserver	Balanserade vinstmedel	Hänförligt till moderbolagets aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa
<b>Ingående eget kapital 1 januari 2018</b>	<b>51</b>	<b>11 405</b>	<b>8 034</b>	<b>-258</b>	<b>1 270</b>	<b>28 227</b>	<b>48 729</b>	<b>5 931</b>	<b>54 660</b>
<b>Årets resultat</b>	—	—	—	—	—	<b>6 840</b>	<b>6 840</b>	<b>2 941</b>	<b>9 781</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>									
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
<b>Övrigt totalresultat</b>				<b>681</b>	<b>-3 035</b>	<b>-1 521</b>	<b>-3 875</b>	<b>119</b>	<b>-3 576</b>
<b>Summa årets totalresultat</b>				<b>681</b>	<b>-3 035</b>	<b>-5 319</b>	<b>2 965</b>	<b>3 060</b>	<b>6 025</b>
<b>Transaktioner med aktieägare</b>									
Koncernbidrag <sup>4)</sup>	—	—	418	—	—	—	418	—	418
Kapitaltillskott från innehav utan bestämmande inflytande <sup>2)7)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	662	662
Avyttring av innehav utan bestämmande inflytande	—	—	—	—	—	-17	-17	-1 271	-1 288
Förändring i koncernens sammansättning <sup>7)8)</sup>	—	—	—	—	—	-5	-5	—	-5
Kapitalinjektion till joint venture under gemensamt bestämmande inflytande <sup>7)9)</sup>	—	—	—	—	—	846	846	—	846
Utdelning till aktieägare <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	-63	-63	-4	-67
<b>Transaktioner med aktieägare</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>418</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>761</b>	<b>1 179</b>	<b>-613</b>	<b>566</b>
<b>Utgående eget kapital 31 december 2018</b>	<b>51</b>	<b>11 405</b>	<b>8 452</b>	<b>423</b>	<b>-1 765</b>	<b>34 307</b>	<b>52 873</b>	<b>8 378</b>	<b>61 251</b>
<b>Årets resultat</b>	—	—	—	—	—	<b>7 115</b>	<b>7 115</b>	<b>2 488</b>	<b>9 603</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>									
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
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>600</b>	<b>-2 545</b>	<b>-2 988</b>	<b>-4 933</b>	<b>227</b>	<b>-4 706</b>
<b>Summa årets totalresultat</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>600</b>	<b>-2 545</b>	<b>4 127</b>	<b>2 182</b>	<b>2 715</b>	<b>4 897</b>
<b>Transaktioner med aktieägare</b>									
Nyemission av preferensaktier <sup>2)</sup>	1	4 988	—	—	—	—	4 989	—	4 989
Inlösen av preferensaktier <sup>2)</sup>	-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 <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	1 153	1 153	—	1 153
Utdelning till aktieägare <sup>4)</sup>	—	—	—	—	—	-1 512	-1 512	-1 385	-2 897
<b>Transaktioner med aktieägare</b>	<b>—</b>	<b>92</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>-1 264</b>	<b>-1 172</b>	<b>-1 328</b>	<b>-2 500</b>
<b>Utgående eget kapital 31 december 2019</b>	<b>51</b>	<b>11 497</b>	<b>8 452</b>	<b>1 023</b>	<b>-4 310</b>	<b>37 170</b>	<b>53 883</b>	<b>9 765</b>	<b>63 648</b>



HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

Mkr	Aktiekapital <sup>1)</sup>	Överkursfond	Övrigt tillskjutet kapital	Omräkningsreserv	Övriga reserver	Balanserade vinstmedel	Hänförligt till moderbolagets aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa
<b>Ingående eget kapital 31 december 2019</b>	<b>51</b>	<b>11 497</b>	<b>8 452</b>	<b>1 023</b>	<b>-4 310</b>	<b>37 170</b>	<b>53 883</b>	<b>9 765</b>	<b>63 648</b>
<b>Årets resultat</b>	—	—	—	—	—	<b>5 834</b>	<b>5 834</b>	<b>1 954</b>	<b>7 788</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>									
Omvärdering av ersättningar till anställda efter avslutad anställning <sup>5)</sup>	—	—	—	—	—	-992	-992	—	-992
Omräkningsdifferenser avseende utlandsverksamhet	—	—	—	-2 691	—	—	-2 691	-710	-3 401
Valutasäkringar av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	—	—	—	368	—	—	368	—	368
Förändring i verkligt värde avseende kassaflödessäkringar för säkring av valuta- och råvaruprisrisk	—	—	—	—	2 862	—	2 862	—	2 862
Valuta- och råvarukontrakt återförda via resultaträkningen	—	—	—	—	3 155	—	3 155	1	3 156
Skatt hänförlig till poster redovisade i övrigt totalresultat	—	—	—	-79	-1 239	212	-1 106	—	-1 106
<b>Övrigt totalresultat</b>	—	—	—	<b>-2 402</b>	<b>4 778</b>	<b>-780</b>	<b>1 596</b>	<b>-709</b>	<b>887</b>
<b>Summa årets totalresultat</b>	—	—	—	<b>-2 402</b>	<b>4 778</b>	<b>5 054</b>	<b>7 430</b>	<b>1 245</b>	<b>8 675</b>
<b>Transaktioner med aktieägare</b>									
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande <sup>3)</sup>	—	—	—	—	—	-1 901	-1 901	—	-1 901
Utdelning till aktieägare <sup>6)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	-4	-4
<b>Transaktioner med aktieägare</b>	—	—	—	—	—	<b>-1 901</b>	<b>-1 901</b>	<b>-4</b>	<b>-1 905</b>
<b>Utgående eget kapital 31 december 2020</b>	<b>51</b>	<b>11 497</b>	<b>8 452</b>	<b>-1 379</b>	<b>468</b>	<b>40 323</b>	<b>59 412</b>	<b>11 006</b>	<b>70 418</b>

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

2) För ytterligare information, se Not 22 – Eget kapital.

3) För ytterligare information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.

4) För ytterligare information, se Not 4 – Transaktioner med närstående.

5) En justering av förändringen i den aktuariella beräkningsmetoden avseende den svenska ITP2-planen ingår med -473(-)((-)) Mkr. För ytterligare information, se Not 23 – Ersättning till anställda efter avslutad anställning.

6) Den föreslagna vinsdispositionen i årsredovisningen för 2019 har blivit omprövad och tillgängliga medel har överförts till balanserade vinstmedel.

7) För ytterligare information, se Not 31 – Rörelseförvärv.

# Kassaflödesanalys – Koncernen

Mkr	Not	2020	2019	2018
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>				
Rörelseresultat		8 516	14 303	14 185
Avskrivningar	9	14 449	15 548	13 213
Erhållna räntor och liknande poster		550	572	408
Erlagda räntor och liknande poster		-1 268	-854	-818
Övriga finansiella poster		-437	-607	-203
Betalda inkomstskatter		-2 856	-4 089	-4 132
Justeringar för poster som inte ingår i kassaflödet	30	3 989	-2 415	68
		<b>22 943</b>	<b>22 458</b>	<b>22 721</b>
<i>Förändringar av rörelsekapital</i>				
Förändring av varulager		-454	-3 066	-3 706
Förändring av kundfordringar		-2 137	694	-2 627
Förändring av leverantörsskulder		5 183	1 969	4 372
Förändring i avsättningar		-303	926	-608
Förändring av skulder avseende kundkontrakt		3 872	6 503	6 093
Övriga förändringar i rörelsekapital <sup>1)</sup>		4 848	2 890	520
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>		<b>11 009</b>	<b>9 916</b>	<b>4 044</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>33 952</b>	<b>32 374</b>	<b>26 765</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Förvärv av aktier och andelar, netto <sup>2)</sup>	13, 31	-4 125	-235	-1 565
Återbetalning av lån från närstående bolag		1 251	—	—
Erhållna utdelningar från joint ventures och intressebolag	13	333	64	240
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar		-8 574	-9 176	-7 283
Förvärv av materiella anläggningstillgångar		-9 986	-11 807	-13 574
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		431	353	122
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-20 670</b>	<b>-20 801</b>	<b>-22 060</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten</b>		<b>13 282</b>	<b>11 573</b>	<b>4 705</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>				
Upptagna lån till kreditinstitut		5 011	1 361	3 087
Erhållna medel från obligationslån	20	5 209	8 221	—
Amortering av skulder till kreditinstitut		-4 612	-3 553	-7 354
Amortering av räntebärande skulder		-1 350	-1 356	—
Erhållna medel från nyemission av preferensaktier	22	—	5 011	—
Inlösen av preferensaktier	22	—	-5 745	—
Lämnad utdelning till aktieägare <sup>3)</sup>	4	-4	-2 897	-67
Investeringar i kortfristiga placeringar, netto <sup>4)</sup>	21	-4 692	-1 985	2 558
Övrigt <sup>5)</sup>		-396	112	1 033
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-834</b>	<b>-831</b>	<b>-743</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>12 448</b>	<b>10 742</b>	<b>3 962</b>
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>51 997</b>	<b>40 170</b>	<b>35 402</b>
Kursdifferenser i likvida medel		-2 853	1 085	806
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	21	<b>61 592</b>	<b>51 997</b>	<b>40 170</b>

1) Fram till och med andra kvartalet 2019 aktiverades kostnader för unik IP (numera klassificerad som kundkontrakt) som immateriell tillgång och tillgången kostnadsförs vid överföring till kunden. För jämförbarhet ha berörda rader hänförliga till 2018 justerats.

2) Investeringar uppgick till -4 589 (-653) ((2 029)) Mkr och återbetalningar från Joint ventures uppgick till 464 (418) ((464)) Mkr.

3) För mer information, se Förändringar i eget kapital för koncernen på sidan F-6.

4) Investeringar uppgick till -8 805 (-8 888) ((-3 029)) Mkr och återbetalningar uppgick till 4 113 (6 903) ((5 587)) Mkr.

5) Övrigt är hänförligt till realiserade resultat från finansiella instrument om -424 (226) ((694)) Mkr samt förändring av Övriga långfristiga skulder om 28 (-114) ((339)) Mkr.

# Noter till den konsoliderade finansiella informationen

Alla belopp anges i Mkr om inget annat anges.

Belopp inom parantes avser tidigare år.

## NOT 1 – GENERELL INFORMATION FÖR FINANSIELL RAPPORTERING AV VOLVO CAR GROUP KONCERNEN

### Grunderna för upprättande av redovisningen

De konsoliderade finansiella rapporterna 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. Dessa finansiella rapporter är vidare upprättade 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 den konsoliderade finansiella rapporten, 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.

De uppskattningar och bedömningar som är väsentliga, beaktat materialitet och osäkerhet, finns beskrivna i respektive not.

För att undvika upprepningar av principtext används korsreferenser mellan olika avsnitt i den finansiella rapporten.

### 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. 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 de konsoliderade finansiella rapporterna 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:

Land	Valuta	Genomsnittskurs			Balansdagskurs		
		2020	2019	2018	2020	2019	2018
Kina	CNY	1,34	1,37	1,32	1,25	1,34	1,30
Eurozonen	EUR	10,51	10,56	10,27	10,02	10,46	10,25
Storbritannien	GBP	11,90	12,04	11,60	11,16	12,31	11,35
USA	USD	9,26	9,42	8,69	8,17	9,32	8,95
Japan	JPY	0,09	0,09	0,08	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.

När en tillgång eller grupp av tillgångar uppfyller kriterierna för att klassificeras som att de är till försäljning och värdet är materiellt, redovisas dessa tillgångar och relaterade skulder på separata rader i balansräkningen, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

## NOT 2 – INTÄKTER

### REDOVISNINGSPRINCIPER

Den redovisade omsättningen definieras som transaktionspriset för sålda varor och tjänster, justerat för olika former av rörliga ersättningar samt ersättningar som betalas till kund.

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 avtalskund 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. När ett kundkontrakt inkluderar rörlig ersättning eller ersättningar som betalas till kund påverkas detta värdet av de redovisade intäkterna. När det rör sig om till exempel volymrabatter som är beroende av total volym såld över tid, redovisas en skulderna avseende kundkontakt. Det samma gäller för andra typer rörliga ersättningar, så som incitamentsprogram.

Intäkter från försäljning av bilar med utfärdade restvärdesgarantier till en oberoende finansär, 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 kontraktperioden. 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 kontraktperioden 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 kontraktperioden. 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 kontraktperioden. 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 kontraktperioden. Intäkter från operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden.

#### CO<sub>2</sub> krediter

Koncernen har under 2020 med god marginal uppfyllt de av EU uppsatta målen för CO<sub>2</sub> utsläpp. Koncernen har därmed givits möjlighet att ingå i ett pooling arrangemang med Ford där man erbjudit överskottet av CO<sub>2</sub> utsläpp i enlighet med poolingsystemet som implementerats av EU-kommissionen. Poolingarrangemanget innefattar även CO<sub>2</sub> krediter från koncernens joint venture Polestar. Ersättningen som erhållits från Ford har redovisats som omsättning, och en tillkommande del har erhållits via resultat från andelar i Polestar. Klassificeringen som omsättning baseras på att ersättningen är direkt relaterad till koncernens huvudsakliga verksamhet.

### VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

#### Rörliga ersättningar

Den inneboende risken med rörliga ersättningar är att redovisade intäkter är övervärderade och kan komma att behöva reverseras i kommande perioder. Koncernen är därför försiktig i sin bedömning vad avser rörliga ersättningar för att minimera 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.

#### 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 anläggningstillgång avseende operationell leasing eller som lager beroende på kontraktperiodens längd. Koncernen är exponerad för risk vid återköpsåtaganden

(risken är i princip samma risk som föreligger för restvärdesgarantier). Under kontraktperioden finns en risk för potentiell förlust för koncernen om det uppskattade värdet i balansräkningen är lägre än marknadsvärdet på bilen. Ökade avskrivningar eller nedskrivning av bilen sker om en potentiell förlust identifieras. Av denna anledning övervakas marknadsvärdet för bilen noggrant genom exempelvis aktuella auktionsvärden, framtida prissänkningar på grund av förväntade förändringar av marknadsvillkoren, planer för marknadsföringsincitament, uppgifter om bilarnas kvalitet samt reparations och rekonditioneringskostnader etc.

#### Ersättning som betalas till kund

I de fall en kund som en del i en försäljningstransaktion kommer att erhålla likvida medel eller varor uppgående till motsvarande värde, redovisas en reduktion av intäkter med hänsyn till det överförda värdet till kund.

Omsättningen fördelar sig mellan följande geografiska marknader:	2020	2019	2018
Kina	61 236	60 530	54 653
USA	40 581	40 110	39 366
Europa <sup>1)</sup>	121 904	130 983	121 671
varav Sverige	25 546	26 092	28 034
varav Tyskland	18 319	20 343	18 366
varav Storbritannien	15 866	16 911	14 933
Övriga marknader	39 112	42 494	36 963
varav Japan	7 345	7 937	6 593
varav Sydkorea	5 059	4 623	3 322
<b>Summa</b>	<b>262 833</b>	<b>274 117</b>	<b>252 653</b>

Omsättningen fördelar sig mellan följande kategorier:	2020	2019	2018
Försäljning av produkter samt relaterade varor och tjänster	239 563	251 107	231 891
Försäljning av begagnade bilar	16 288	15 840	13 808
Intäkter från prenumerationstjänster, leasing- och biluthyrning	2 706	4 177	3 326
Försäljning av licenser	2 068	1 648	2 542
Övrig omsättning <sup>2)</sup>	2 208	1 345	1 086
<b>Summa</b>	<b>262 833</b>	<b>274 117</b>	<b>252 653</b>

1) Europa definieras som EU28+EFTA.

2) Inklusive effekter av CO<sub>2</sub> krediter och sålda tjänster.

#### Redovisade intäkter från skulder avseende kundkontrakt

I Not 25 – Kortfristiga och långfristiga skulder avseende kundkontrakt finns information om poster som är intäktsförda under 2020 och som tidigare år redovisades som skuld avseende kundkontrakt. Majoriteten av koncernens skulder avseende kundkontrakt är klassificerade som kortfristiga och kommer troligen att redovisas som intäkt under nästkommande år.

#### NOT 3 – KOSTNADER PER KOSTNADSSLAG

	2020	2019	2018
Materialkostnader inkl. frakt, distribution och garantikostnader	-185 268	-186 126	-170 921
Personalkostnader	-34 695	-36 997	-33 077
Avskrivningar <sup>1)</sup>	-14 449	-15 548	-13 213
Övrigt	-18 012	-21 598	-22 386
<b>Summa</b>	<b>-252 424</b>	<b>-260 269</b>	<b>-239 597</b>

1) Avskrivningarna har reducerats med 666 (—) ((—)) Mkr, till följd av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

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

#### NOT 4 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

##### REDOVISNINGSPRINCIPER

Koncernen har flertalet transaktioner med närstående parter, varav merparten avser försäljning av komponenter, licenser och teknologi samt inköp av bilar. Närstående parter är företag som inte konsolideras i Volvo Cars men ingår i Geelysfären samt andra företag såsom intresseföretag och joint ventures.

Transaktioner med närstående parter sker till marknadsmässiga villkor.

##### 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.

Under 2020 har företag inom koncernen haft följande rörelsetransaktioner med närstående parter. Tabellen nedan inkluderar alla tillgångar och skulder till närstående parter. Utöver långfristiga fordringar om 694 (376) ((—)) Mkr är samtliga tillgångar och skulder kortfristiga.

	Försäljning av varor, tjänster och övrigt			Inköp av varor, tjänster och övrigt		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Närstående företag <sup>1) 2)</sup>	5 131	4 364	5 715	-7 085	-4 952	-217
Joint ventures och intresseföretag <sup>1)</sup>	1 303	1 320	981	-2 363	-2 603	-1 659

	Fordringar			Skulder		
	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Närstående företag <sup>1) 2)</sup>	9 248	7 209	7 999	5 486	2 927	4 145
Joint ventures och intresseföretag <sup>1)</sup>	518	733	465	1 202	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 och teknologi till ett värde av 1 774 (1 410) ((2 458)) Mkr.

Under 2020 har ägarstrukturen i Polestarkoncernen förändrats genom att Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd, i mitten av september 2020, sålde sina rörelsedrivande dotterbolag till det nybildade bolaget Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd., registrerat i Singapore. Bolaget ägs i sin tur av moderbolaget Polestar Automotive Holding Ltd, registrerat i Hong Kong, i vilket Volvo Cars äger 50 procent. Omstruktureringen av Polestarkoncernen har inte haft någon effekt på Volvo Cars innehav i Polestars operativa verksamhet. Transaktioner med Polestar fram till och med mitten av september ingår i nedan beskrivning av transaktioner med Polestar Shanghaikoncernen, medan transaktioner därefter ingår i transaktioner



med Polestar Automotive Holdingkoncernen. För ytterligare information avseende omstruktureringen samt de två olika joint venture bolagen, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.

#### Transaktioner med Polestar Shanghai-koncernen

Försäljning av licenser och teknologi till Polestar Shanghai-koncernen uppgick till 1 098 (1 320) Mkr och har redovisats som omsättning. Försäljning av övriga tjänster uppgick till 349 (731) Mkr och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Vidare har Volvo Cars gjort inköp från Polestar Shanghai-koncernen om 210 (472) Mkr av mjukvaruuppdateringar för prestandaförbättringar till kunder. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor.

#### Transaktioner med Polestar Automotive Holdingkoncernen

Försäljning av licenser och teknologi till Polestar Automotive Holdingkoncernen uppgick till 442 (—) Mkr och har redovisats som omsättning. Försäljning av övriga tjänster uppgick till 83 (—) Mkr och har redovisats som övriga rörelseintäkter. Vidare har Volvo Cars gjort inköp från Polestar Automotive Holdingkoncernen om 96 (—) Mkr av mjukvaruuppdateringar för prestandaförbättringar till kunder. Inköpen har redovisats som kostnad för sålda varor. Per balansdagen redovisar koncernen även en leverantörsskuld till Polestar Automotive Holdingkoncernen, vilken avser garantikostnader om 959 (—) Mkr.

#### Transaktioner med Asia-Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd, "Luqiaofabriken"

Koncernen har sedan 2016 avtal med Asia-Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd (Luqiaofabriken), i vilken de mindre CMA-baserade bilarna i 40-serien produceras. Luqiaofabriken ägs av Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd, men drivs av Volvo Cars och ersättning för driften har redovisats som övrig intäkt om 424 (356) Mkr. Koncernen har även sålt motorer till fabriken för dess produktion av Lynk&Co CX11 bilar. Försäljningen har redovisats som omsättning om 922 (856) Mkr.

Koncernens inköp av bilar från Luqiaofabriken uppgick till –4 426 (–3 465) Mkr och har redovisats som kostnad för sålda varor.

Sedan 2019 har koncernen också ett leasingavtal med Luqiaofabriken för att förse fabriken med maskiner till produktionen. Leasingavtalet har redovisats som en långfristig fordran om 694 (376) Mkr. För ytterligare information, se Not 7 – Leasing.

#### Transaktioner med andra närstående parter

Under 2020 ingick koncernen ett avtal med Ningbo UMD Automobile Transmission Co., Ltd avseende inköp av växellådor till XC40 plug-in bilar, vilket redovisats som kostnad för sålda varor om –716 (—) Mkr.

Koncernen säljer sedan 2019 bilar till Ningbo Fuhong Auto Sales Co Ltd, vilket redovisats som omsättning om 747 (251) Mkr.

Under 2020 köpte koncernen IP från Zenuity AB om 1 067 (—) Mkr, vilket har redovisats som en immateriell tillgång. För ytterligare information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag samt Not 15 – Immateriella tillgångar.

#### Utdelningar

För räkenskapsåret 2019 lämnades inga utdelningar.

År räkenskapsåret 2018 lämnades utdelning från Volvo Car AB (publ.) om 125 Mkr till innehavarna av preferensaktier samt 1 387 Mkr till Geely Sweden Holdings AB. Vidare lämnades utdelning från Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd om 1 381 Mkr till Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.

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

Utöver arvode för utförda tjänster och aktierelaterade ersättningsprogram, vilka finns beskrivna i Not 8 – Anställda och ersättningar,

har det inte förekommit några transaktioner med styrelseledamöter eller ledande befattningshavare.

#### Närstående 2018

##### Väsentliga transaktioner med närstående företag under året

- Licensförsäljning till Polestar Performance AB uppgick till 1 769 Mkr och till Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd till 378 Mkr. Försäljning av tjänster till Polestar Performance AB uppgick till 80 Mkr och till Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd om 305 Mkr. Sålda tjänster har redovisats som övriga intäkter. Vidare har även mjukvaruuppdateringar avseende prestanda sålts till Polestars slutkunder. För säljningen av mjukvara till Polestar Performance AB har redovisats som övriga intäkter och uppgick till 56 Mkr.
- Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd har under 2018 sålt motorer till Asia-Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd (Luqiaofabriken) för produktionen av Lynk&Co CX11 bilar. Försäljningen har genererat omsättning om 1 691 Mkr.
- För räkenskapsåret 2017 har Volvo Car AB (publ.) lämnat utdelning till preferensaktier om 63 Mkr samt — till sin aktieägare Geely Sweden Holdings AB. Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd har lämnat utdelning om — 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.

##### Väsentliga transaktioner med närstående företag tidigare år

- Under 2016 ingick koncernen avtal med Asia-Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) 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 2018 resulterat i övriga intäkter om 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 2018 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.

#### NOT 5 – ERSÄTTNING TILL REVISORER

	2020	2019	2018
<b>Deloitte</b>			
Revisionsuppdrag	–49	–37	–34
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	–8	–5	–18
Skatterådgivning	–2	–4	–2
Övriga tjänster	–2	–5	–12
<b>Summa</b>	<b>–61</b>	<b>–51</b>	<b>–66</b>

Med **revisionsuppdrag** 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

	2020	2019	2018
<b>Övriga rörelseintäkter</b>			
Valutakursvinster <sup>1)</sup>	—	537	62
Sålda tjänster	971	1 379	1 117
Statliga stöd <sup>2)</sup>	234	633	776
Övrigt	1 157	1 319	1 431
<b>Summa</b>	<b>2 362</b>	<b>3 868</b>	<b>3 386</b>
	2020	2019	2018
<b>Övriga rörelsekostnader</b>			
Avskrivning materiella och immateriella tillgångar	-248	-244	-229
Valutakursförluster <sup>3)</sup>	-1 010	—	—
Royalty	-772	-916	-826
Fastighetsskatt	-118	-109	-109
Övrigt	-1 755	-1 976	-1 160
<b>Summa</b>	<b>-3 903</b>	<b>-3 245</b>	<b>-2 324</b>

1) Bruttobeloppet för valutakursvinster från omsättningstillgångar och skulder uppgick till 1 036 (1 155) ((1 884)) Mkr.

2) Statliga stöd 2020 består till övervägande del av ersättningar relaterat till covid-19, i form av skattesubventioner i Kina.

3) Bruttobeloppet för valutakursförluster från omsättningstillgångar och skulder uppgick till -2 046 (-618) ((-1 822)) Mkr.

## NOT 7 – LEASING

### REDOVISNINGSPRINCIPER

#### IFRS 16 – tillämpad för 2020 och 2019

##### Koncernen som leasetagare

Initialt redovisas en nyttjanderättstillgång och en leasingkuld i balansräkningen. Leasingkulden beräknas till ett belopp som motsvarar nuvärdet av de leasingavgifter som ännu inte har betalats. De leasingavgifter som är inkluderade i leasingkulden består av fasta leasingbetalningar inklusive avgifter vilka är fasta till sin karaktär, variabla avgifter som är länkade till ett index eller ett pris, eventuella belopp som förväntas betalas på grund av ställd restvärdesgaranti samt ett lösenpris för en eventuell köpoption om det är rimligen säkert att koncernen kommer utnyttja denna. Leasingavgifterna är diskonterade med leasingavtalets implicita ränta, om denna räntesats lätt kan fastställas. I de flesta fall kan denna dock inte fastställas och då tillämpas istället koncernens marginella låneränta.

Initialt är nyttjanderättstillgången värderad till sitt anskaffningsvärde, vilket utgörs av leasingkulden 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 leasingkulden.

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-utrustning (mobiltelefoner, bärbara datorer, datorer, skrivare) och kontorsinventarier. Betalning för inköp av service som är inkluderade i leasingavtalen inkluderas i beräkningen av den aktuella leasingkulden, 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

IFRS16 kräver att koncernen gör bedömningar, uppskattningar och antaganden vid fastställandet av leasingperioden, särskilt för leasing av byggnader. Exempel på faktorer som beaktas är om koncernen, som leasetagare, 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****IFRS 16 — 2019 & 2020**

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

	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Summa
<b>Nyttjanderättstillgångar</b>			
<b>Anskaffningsvärde</b>			
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
<b>Utgående balans per 31 december 31 2019</b>	<b>6 638</b>	<b>779</b>	<b>7 417</b>
Nyanskaffningar under året	704	545	1 249
Avyttringar	-147	-196	-343
Omklassificeringar	-16	—	-16
Omräkningsdifferens	-279	-20	-299
<b>Utgående balans per 31 december 2020</b>	<b>6 900</b>	<b>1 108</b>	<b>8 008</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>			
Ingående balans per 1 januari 2019	—	—	—
Årets avskrivningar	-981	-221	-1 202
<b>Utgående balans per 31 december 2019</b>	<b>-981</b>	<b>-221</b>	<b>-1 202</b>
Årets avskrivningar	-994	-277	-1 271
Avyttringar	180	187	367
Omklassificeringar	1	—	1
Omräkningsdifferens	46	19	65
<b>Utgående balans per 31 december 2020</b>	<b>-1 748</b>	<b>-292</b>	<b>-2 040</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2019</b>	<b>5 657</b>	<b>558</b>	<b>6 215</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2020</b>	<b>5 152</b>	<b>816</b>	<b>5 968</b>
<b>Leasingskulder</b>			
	<b>2020</b>	<b>2019</b>	
Långfristiga leasingskulder	4 815	5 076	
Kortfristiga leasingskulder	1 175	1 073	

Leasingskulderna kopplade till leasingavtalen redovisas i balansräkningen som Övriga långfristiga räntebärande skulder och som Övriga kortfristiga räntebärande skulder. Löptidsanalysen av leasingskulderna är inkluderat i Not 20 – Finansiella risker och finansiella instrument.

<b>Redovisade belopp i resultaträkningen</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-1 271	-1 225
Räntekostnader avseende leasingskulder	-219	-236
Kostnader avseende kortfristiga leasingavtal	-123	-156
Kostnader avseende leasingavtal till lågt värde	-29	-27
Kostnader avseende variabla leasingbetalningar som ej är inkluderade i leasingskulden	-29	-23
Leasingintäkter avseende nyttjanderättsobjekt som vidareuthyrts	46	26

Det totala kassaflödet för leasing uppgår till 1 625 (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 samt kontrakt som sorterar under Care by Volvo.

**IFRS 16 — 2019 & 2020****Operationella leasingavtal**

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

<b>Framtida, odiskonterade, leasingintäkter avseende operationella leasingavtal</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
- Inom 1 år	1 217	934
- Senare än 1 år men inom 2 år	466	194
- Senare än 2 år men inom 3 år	8	104
- Senare än 3 år men inom 4 år	7	9
- Senare än 4 år men inom 5 år	7	8
- Senare än 5 år	83	
<b>Summa</b>	<b>1 788</b>	<b>1 249</b>

**Finansiella leasingavtal**

Koncernen har finansiella leasingavtal som leasegivare för viss utrustning.

<b>Framtida leasingintäkter avseende finansiell leasing</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
- Inom 1 år	125	59
- Senare än 1 år men inom 2 år	125	59
- Senare än 2 år men inom 3 år	125	59
- Senare än 3 år men inom 4 år	125	59
- Senare än 4 år men inom 5 år	125	59
- Senare än 5 år	338	139
<b>Odiskonterade leasingbetalningar</b>	<b>963</b>	<b>434</b>
Avdrag för ej intjänad finansiell intäkt	146	58
<b>Nettoinvestering avseende finansiell leasing</b>	<b>817</b>	<b>376</b>

Nedan tabell visar beloppet som är redovisat i resultaträkningen

	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Finansiell intäkt relaterad till nettoinvesteringen avseende finansiell leasing	29	10

Försäljningsvinsten för finansiell leasing uppgår till — (—) Mkr.

**REDOVISNINGSPRINCIPER****Övergång till IFRS 16**

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 överförs 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-utrustning (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 leaseade 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 leasingkulden, 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 leasingkulden.
- Initiala direkta kostnader har inte tagits med i beräkningen av leasingkulden.
- 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 landrättheter, vilka är förutbetalda och därmed redovisas ingen leasingkulda 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.

#### 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
Leasingkulda per 1 januari 2019	6 698

#### 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 kontraktperioden.

##### 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.

#### 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 fabriken leasas.

Operationella leasingkostnader	2018
Minimileaseavgifter	-1 325
Variabla avgifter	-46
Leasingintäkter avseende objekt som vidareuthyrs	14
<b>Summa</b>	<b>-1 357</b>

Operationella leasingåtaganden per 31 dec 2018	Minimi-leaseavgifter	Leasingintäkter avseende objekt som vidreuthyrs	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
<b>Summa</b>	<b>6 018</b>	<b>200</b>	<b>5 818</b>	<b>5 236</b>

### Finansiella leasingavtal

Koncernen innehar finansiella leasingavtal för produktionsutrustning och vissa byggnader som används i produktionen. För dessa leaseade 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
<b>Anskaffningsvärde</b>			
Ingående balans per 1 januari 2018	—	97	75
Nyanskaffningar under året	22	47	29
Avyttringar	—	-82	—
Omräkningsdifferenser	—	4	3
<b>Utgående balans per 31 december 2018</b>	<b>22</b>	<b>66</b>	<b>107</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar</b>			
Ingående balans per 1 januari 2018	—	-89	-7
Avskrivningar	—	-10	-4
Avyttringar	—	82	—
Omräkningsdifferenser	—	-4	—
<b>Utgående balans per 31 december 2018</b>	<b>—</b>	<b>-21</b>	<b>-11</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2018</b>	<b>22</b>	<b>45</b>	<b>96</b>

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

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
<b>Summa</b>	<b>113</b>

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

### 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
<b>Summa</b>	<b>1 416</b>

#### Finansiella leasingavtal

Koncernen hade inga finansiella leasingavtal under 2018.

### NOT 8 – ANSTÄLLDA OCH ERSÄTTNINGAR

#### REDOVISNINGSPRINCIPER

#### Incitamentsprogram

Koncernen innehar totalt fem olika globala incitamentsprogram:

- Det kortsiktiga incitamentsprogrammet 'STVP for Senior Leaders'
- Volvo Bonus programmet
- Det långsiktiga incitamentsprogrammet 'LTVP'
- Det aktierelaterade Volvo Car AB programmet
- Det aktierelaterade Polestar programmet

Utformningen och utbetalningen av programmen godkänns årligen av styrelsen. Årsstämman tar beslut i vissa frågor kring de aktierelaterade programmen.

#### Kortsiktiga incitamentsprogram

För de kortsiktiga incitamentsprogrammen redovisas en skuld om villkoren för att uppnå bonus är uppnådda eller bedöms komma att uppnås.

#### Långsiktigt incitamentsprogram (LTVP)

Det långsiktiga incitamentsprogrammet, LTVP, är ett kontantreglerat aktierelaterat incitamentsprogram.

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

Verkligt värde baseras på aktievärdet reducerat med fastställda utdelningar under intjänandeperioden. Eftersom koncernen inte har varit noterad under perioden 2018-2020 finns det inga tillgängliga data om officiell aktiekurs. Av den anledningen har värdet fastställs 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

Det aktierelaterade Volvo Car AB programmet är ett kontantreglerat incitamentsprogram. Verkligt värde av optionerna har fastställts vid tilldelningstidpunkten och de klassificeras som en finansiell skuld. Skulden omvärderas vid varje bokslut och förändringar av skuldens värde redovisas som en finansiell kostnad/intäkt i resultaträkningen.

Optionerna har anskaffats av programdeltagarna till marknadsvärde, vilket innebär att programmet inte kommer att resultera i någon personalkostnad.

#### Polestar programmet

Polestar programmet är ett aktierelaterat incitamentsprogram vilket bedöms vara kontantreglerat baserat på deltagarnas möjlighet att lösa in aktierna mot kontanter till verkligt värde under vissa förutsättningar och vid förutbestämda tidpunkter. Baserat på detta har en skuld redovisats i koncernens balansräkning.



## HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

Genomsnittligt antal anställda per marknadsområde:	2020	Varav kvinnor	2019	Varav kvinnor	2018	Varav kvinnor
Sverige	21 071	27%	23 005	28%	23 078	28%
Norden exklusive Sverige	587	33%	736	34%	834	48%
Belgien	4 789	14%	5 109	15%	5 521	14%
Europa exklusive Norden och Belgien	1 316	35%	1 237	32%	974	32%
Nord-och Sydamerika	1 850	35%	2 036	33%	1 889	29%
Kina	7 709	17%	8 404	16%	8 253	15%
Asien exklusive Kina	899	20%	878	17%	770	17%
Övriga länder	122	43%	112	32%	99	31%
<b>Summa</b>	<b>38 343<sup>1)</sup></b>	<b>24%</b>	<b>41 517</b>	<b>24%</b>	<b>41 418<sup>2)</sup></b>	<b>24%</b>

	31 dec 2020	Varav kvinnor	31 dec 2019	Varav kvinnor	31 dec 2018	Varav kvinnor
<b>Antal styrelseledamöter och ledande befattningshavare<sup>3)</sup></b>	Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)		Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)		Styrelseledamöter (VD och ledande befattningshavare)	
Moderbolaget	11	27%	10	30%	10	30%
Dotterbolag	111 (300)	23% (29%)	111 (301)	19% (26%)	106 (287)	17% (23%)
<b>Summa</b>	<b>122 (300)</b>	<b>23% (29%)</b>	<b>121 (301)</b>	<b>20% (26%)</b>	<b>116 (287)</b>	<b>18% (23%)</b>

	2020		2019		2018	
Löner och andra ersättningar	Löner, övriga ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner, övriga ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner, övriga ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Moderbolaget	9	3(—)	9	3(—)	6	2(—)
Dotterbolag	21 305	8 895 (4 644)	22 727	8 819 (4 232)	20 257	8 229 (3 984)
<b>Summa</b>	<b>21 314</b>	<b>8 988 (4 644)</b>	<b>22 736</b>	<b>8 822 (4 232)</b>	<b>20 263</b>	<b>8 231 (3 984)</b>

	2020		2019		2018	
Löner och andra ersättningar till styrelse <sup>4)</sup> , VD, Koncernens ledningsgrupp (EMT) <sup>5)</sup> och övriga anställda	Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)	Löner, övriga ersättningar (varav tantiem)	Sociala kostnader (varav pensionskostnader)
Styrelse, VD och EMT	310 (89)	116 (43)	296 (81)	117 (41)	278 (41)	102 (35)
Övriga anställda	21 004	8 872 (4 601)	22 440	8 705 (4 191)	19 985	8 129 (3 949)
<b>Summa</b>	<b>21 314 (89)</b>	<b>8 988 (4 644)</b>	<b>22 736 (81)</b>	<b>8 822 (4 232)</b>	<b>20 263 (41)</b>	<b>8 231 (3 984)</b>

1) Minskningen av medelantalet anställda är främst en följd av korttidspermitteringar under andra kvartalet och till viss del beroende på de åtgärder för kompetensskifte som genomförts, vilka avslutades under tredje kvartalet 2020.

2) Jämförelsesiffran avseende medelantalet anställda har justerats med anledning av en förändrad och förbättrad metod för att beräkna medelantalet anställda.

3) Ledande befattningshavare definieras som nyckelpersoner i dotterbolagen.

4) Styrelsen omfattar samtliga styrelseledamöter inom koncernen.

5) Koncernens ledningsgrupp (Executive Management Team, EMT) består av VD i Volvo Personvagnar AB och andra nyckelpersoner än styrelseledamöter, totalt 10 (12 ((15)) medlemmar. Fram till och med november 2020 bestod EMT av 12 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 2020 beslöt att de styrelseledamöter som är anställda eller på annat sätt avlönade av koncernen eller Zhejiang Geely Holding koncernen inte ska vara berättigade till någon ersätt-

ning. De övriga stämموvalda styrelseledamöterna ska erhålla ersättning innehållande följande element: (i) en marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman (ii) en tjänstebil i enlighet med koncernens gällande tjänstebilspolicy samt (iii) till styrelseledamöter som även är ledamöter i någon av styrelsens kommittéer utgår även en kompletterande marknadsmässig fast ersättning som beslutas av årsstämman. Följande ersättningar har kostnadsförts avseende de individuella styrelseledamöterna:

Styrelsemedlem	2020	2019	2018
	Ordinarie styrelsearvode, Tkr	Ordinarie styrelsearvode, Tkr	Ordinarie styrelsearvode, Tkr
Li Shufu, Ordförande	—	—	—
Håkan Samuelsson	—	—	—
Li Donghui	—	—	—
Carl Peter Förster (avslutade styrelseuppdraget i mars 2019)	—	—	—
Winfried Vahland (påbörjade styrelseuppdraget i mars 2019)	900	690	—
Winnie K. W. Fok	900	869	775
Mikael Olsson (avslutade styrelseuppdraget i mars 2018)	—	—	750
Lone Fønss Schrøder	2 600	2 550	2 012
Thomas Johnstone	1 025	1 006	875
Betsy Atkins	1 000	969	844
Michael Jackson	900	831	262
Jim Zhang	875	813	229
Jonas Samuelsson (påbörjade styrelseuppdraget i september 2020)	189	—	—
<b>Summa</b>	<b>8 389</b>	<b>7 728</b>	<b>5 747</b>

#### 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 2020 lämnade 2 (3) ((—)) EMT medlemmar sina tjänster. Ersättningar under uppsägningstiden samt avgångsvederlag exklusive sociala avgifter uppgick till 8 (4) ((—)) Mkr för de EMT medlemmar som också lämnar koncernen.

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

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

Koncernens utestående pensionsförpliktelser till EMT och tidigare VD uppgår till 52 (59) ((61)) Mkr.

Koncernledningen beslutade i mars att reducera sina löner för det andra kvartalet med 15 procent, när många anställda var permitterade till följd av covid-19-situationen.

#### Övriga långfristiga ersättningar

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

#### Incitamentsprogram

##### Kortsiktiga incitamentsprogram

###### Volvo Bonus

Volvo Bonus programmet är ett program för samtliga anställda inom Volvo Cars. 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.

Eftersom resultatet för det första halvåret 2020 kraftigt påverkades av covid-19-pandemin, beslutade styrelsen att ta bort målen för Volvo Bonus programmet för det första halvåret och etablera nya mål för det andra halvåret 2020. Bonusbeloppet justerades också i enlighet med detta till 50 procent av helåret. Motsvarande justering gjordes för vinstmålet (EBIT) som inkluderas som en del av STVP programmet då samma principer tillämpas för båda programmen.

##### STVP for Senior Leaders

STVP for Senior Leaders är ett incitamentsprogram för ledningsgruppen och vissa ledande befattningshavare. Syftet med STVP for Senior Leaders programmet är att stödja företagsstrategin och transformationen av Volvo Cars. För att uppnå maximalt utfall måste ett antal mål uppnås. Målen inkluderar finansiella vinstmål (rörelseresultat), men det förekommer även mål kopplade till kvalitet samt transformationsaktiviteter. STVP utbetalningen baseras på en procentsats av årsbaslönen och all ersättning utbetalas kontant.

##### Skuld och kostnad

För 2020 uppgick kostnaden för Volvo Bonus- och STVP programmet till 1 105 (1 402) Mkr inklusive sociala avgifter. Av den totala kostnaden avsåg 56 (52) Mkr EMT. För 2018 uppnåddes inte tröskelnivån och styrelsen beslutade i enlighet med programmets design att ingen Volvo Bonus skulle betalas ut.

##### Långsiktiga 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 har varit noterad har inget officiellt marknadsvärde funnits tillgängligt. LTVP-programmen för tidigare år baseras därför på ett bedömt aktiepris vilket härrör från kända variabler för att bestämma värdet på en biltilverkare. 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 samt i vilken utsträckning de finansiella målen uppfyllts. Finansiella mål som från och med 2020 inkluderats i LTVP programmet är kopplade till rörelseresultat och intäktsökning.

Ersättningen kan maximalt uppgå till 300 procent av startvärdet. För att vara berättigad till utbetalning av ersättningen måste deltagaren vara kvar i koncernen vid utbetalningsdagen.

#### Andra långsiktiga ersättningar

I tillägg till LTVP programmet finns vissa individuella avtal med medlemmar i EMT vilka klassificeras som långsiktiga. Dessa avtal innefattar också prestationer hänförliga till tidigare år.

#### Skuld och kostnad

Årets kostnad för LTVP-programmet uppgick till 110 (130) ((149)) Mkr inklusive sociala avgifter och den totala skulden uppgick till 180 (214) (( 221)) Mkr. Av den totala kostnaden för LTVP-programmet avsåg 34 (36) ((41)) Mkr, EMT.

#### Aktierelaterade ersättningar

##### Volvo Car AB programmet

Under 2015 utgav Volvo Car ABs (publ.) dotterbolag Volvo Personvagnar AB totalt 1 359 teckningsoptioner med rätt att teckna aktier i Volvo Personvagnar AB, 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 Volvo Car AB (publ.).

Löptiden är från 2016 till 2021. 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 271 194 (214 775) ((244 785)) kr per 31 december.
- Löptiden på optionerna har fastställts till 6 (6) ((6)) år.
- Volatiliteten har fastställts till 40 (30) ((30)) procent.
- Bedömd riskfri ränta har fastställts till -0,38 (-0,34) ((-0,30)) 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.

<b>Tkr, 2020</b>	Antal optioner	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	567	121 777
Inlösta	—	—
Sållda	—	—
Förändring i värdering	—	31 990
<b>Vid årets slut</b>	<b>567</b>	<b>153 767</b>

<b>Tkr, 2019</b>	Antal optioner	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	1 274	311 856
Inlösta	-719	-176 000
Sållda	12	2 937
Förändring i värdering	—	-17 016
<b>Vid årets slut</b>	<b>567</b>	<b>121 777</b>

<b>Tkr, 2018</b>	Antal optioner	Uppskattat verkligt värde
Vid årets början	1 305	220 672
Inlösta	-31	-5 242
Förändring i värdering	—	96 246
<b>Vid årets slut</b>	<b>1 274</b>	<b>311 856</b>

Eftersom redovisningen sker till verkligt värde förekommer det inte några skillnader mellan redovisat värde och verkligt värde. Värderingen till verkligt värde har utförts av en extern part.

<b>Specifikation av optionsprogrammet, 2020</b>	Antal optioner
VD och styrelse	420
Andra medlemmar av koncernledningen	147
<b>Summa</b>	<b>567</b>

<b>Specifikation av optionsprogrammet, 2019</b>	Antal optioner
VD och styrelse	420
Andra medlemmar av koncernledningen	147
<b>Summa</b>	<b>567</b>

<b>Specifikation av optionsprogrammet, 2018</b>	Antal optioner
VD och styrelse	590
Andra medlemmar av koncernledningen	684
<b>Summa</b>	<b>1 274</b>

#### Skuld och kostnad

Under programmets löptid har deltagarna, vid vissa givna förutbestämda tillfällen mellan år 2016–2021, rättigheten att sälja optionerna till verkligt värde till Volvo Car AB (publ.). Deltagarna i programmet har anskaffat optionerna till marknadsvärde, vilket innebär att programmet inte kommer att resultera i någon personalkostnad

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

Ersättning till Koncernledningen (EMT) <sup>3)</sup> , Tkr	2020				2019			
	Lön <sup>1)</sup>	Rörlig ersättning <sup>2)</sup>	Långsiktigt incitamentsprogram <sup>2)</sup>	Sociala-kostnader (varav pensionskostnader)	Lön <sup>1)</sup>	Rörlig ersättning <sup>2)</sup>	Långsiktigt incitamentsprogram <sup>2)</sup>	Sociala-kostnader (varav pensionskostnader)
Håkan Samuelsson, VD i Volvo Personvagnar AB	13 835	14 250	21 704	13 944 (8 861)	14 440	14 250	7 040	12 954 (8 862)
Övriga medlemmar i Koncernledningen	69 355	27 947	18 563	60 307 (21 167)	76 525	27 543	20 036	58 520 (17 817)
<b>Summa</b>	<b>83 190</b>	<b>42 197</b>	<b>40 267</b>	<b>74 251 (30 028)</b>	<b>90 965</b>	<b>41 793</b>	<b>27 076</b>	<b>71 474 (26 679)</b>

Ersättning till Koncernledningen (EMT) <sup>3)</sup> , Tkr	2018			
	Lön <sup>1)</sup>	Rörlig ersättning <sup>2)</sup>	Långsiktigt incitamentsprogram <sup>2)</sup>	Sociala-kostnader (varav pensionskostnader)
Håkan Samuelsson, VD i Volvo Personvagnar AB	12 807	—	6 658	10 647 (7 463)
Övriga medlemmar i Koncernledningen	65 655	7 843	24 273	41 928 (15 748)
<b>Summa</b>	<b>78 462</b>	<b>7 843</b>	<b>30 931</b>	<b>52 575 (23 211)</b>

1) Beloppet inkluderar förmåner såsom bostad och bil.

2) Inkluderar STVP for Senior Leaders, LTVP samt vissa andra kort-och långsiktiga individuella avtal. Långsiktigt incitamentsprogram inkluderar också ersättningar avseende prestationer hänförliga till tidigare år.

3) Koncernens ledningsgrupp (Executive Management Team, EMT) består av VD i Volvo Personvagnar AB och andra nyckelpersoner än styrelseledamöter, totalt 10 (12) (15) medlemmar. Fram till och med november 2020 bestod EMT av 12 medlemmar.

#### Polestar programmet

Under 2019 startade Volvo Car AB (publ.) genom sitt dotterbolag Volvo Personvagnar AB ett aktierelatert ersättningsprogram för ett antal medlemmar av koncernledningen i Volvo Cars respektive Polestar. Alla deltagare erbjöds att köpa aktier i koncernens dotterbolag PSINV AB, som i sin tur äger aktier i koncernens joint venture Polestar Automotive Holding Limited och därav är deltagarna indirekt minoritetsägare i Polestarkoncernen. Förvärvet gjordes till verkligt värde i enlighet med en extern värdering. I de fall en deltagare inte längre är anställd, eller vid andra förutbestämda tillfällen, har deltagarna (dvs innehavarna av aktierna) en möjlighet att sälja aktierna till verkligt värde till Volvo Personvagnar AB. Vid samma tillfälle har Volvo Personvagnar AB en möjlighet att återköpa aktierna från deltagarna. Verkligt värde vid transaktionstillfället fastställdes till 1000 kr. Totalt har 38 125 st aktier förvärvats av deltagarna, vilket motsvarar ett indirekt ägande i Polestar koncernen om 0,17 procent.

Programmet löper fram till 30 juni 2029 och kommer därefter att förlängas så länge ingen av parterna säger upp avtalet. Aktierna har värderats till verkligt värde av en extern part.

Tkr	Antal aktier	Uppskattat verkligt värde
Totalt antal sålt till deltagarna	38 125	38 125
Inlösta	—	—
Sålda	—	—
Förändring i värdering	—	—
<b>Vid 2020 års slut</b>	<b>38 125</b>	<b>38 125</b>

Eftersom redovisningen sker till verkligt värde förekommer det inte några skillnader mellan redovisat värde och verkligt värde. Värderingen till verkligt värde har utförts av en extern part.

Specifikation av aktieprogrammet	Antal aktier
VD och styrelse i Volvo Cars	12 500
Andra medlemmar av koncernledningen i Volvo Cars	8 375
Medlemmar av styrelse och koncernledning i Polestar	17 250
<b>Summa</b>	<b>38 125</b>

**NOT 9 – AVSKRIVNINGAR****REDOVISNINGSPRINCIPER****Avskrivningsprinciper för immateriella tillgångar**

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

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

Följande avskrivningstider tillämpas:

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

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

**Nedskrivning av tillgångar**

Det redovisade värdet på immateriella och materiella anläggningstillgångar med en bestämd nyttjande period prövas när det föreligger indikation på att en tillgång har ett nedskrivningsbehov. Immateriella tillgångar som har en obestämbar nyttjandeperiod eller inte är färdiga för användning, skrivs inte av utan prövas årligen för nedskrivning eller närhelst det finns en indikation på en värdenedgång.

Vid 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:**

	2020	2019	2018
Mjukvara och systemapplikationer	-288	-287	-213
Aktiverade produktutvecklingskostnader <sup>3)</sup>	-4 051	-4 872	-4 563
Övriga immateriella tillgångar	-514	-472	-434
Byggnader och markanläggningar <sup>1)2)</sup>	-1 858	-1 839	-719
Maskiner och inventarier <sup>1)2)</sup>	-7 394	-7 673	-6 974
Tillgångar under operationell leasing	-344	-405	-310
<b>Summa</b>	<b>-14 449</b>	<b>-15 548</b>	<b>-13 213</b>

**Avskrivningar enligt plan fördelade per funktion:**

	2020	2019	2018
Kostnader för sålda varor <sup>1)2)</sup>	-8 060	-8 550	-7 430
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>3)</sup>	-4 635	-5 357	-4 944
Försäljningskostnader <sup>1)2)</sup>	-507	-496	-201
Administrationskostnader	-999	-808	-499
Övriga intäkter och kostnader	-248	-337	-229
<b>Summa</b>	<b>-14 449</b>	<b>-15 548</b>	<b>-13 213</b>

1) Årets avskrivningar relaterat till Byggnader och mark inkluderar nyttjanderättstillgångar med -994 (-981) ((-)) Mkr samt Maskiner och inventarier inkluderar nyttjanderättstillgångar med -277 (-221) ((-)) Mkr.

2) Varav nedskrivningar om -22 (-10) ((-66)) Mkr.

3) Avskrivningarna har reducerats med 666 (-) ((-)) Mkr, till följd av justering av nyttjandeperioder för att återspegla uppdaterade antaganden och förändringar i cykelplanerna.

**NOT 10 – STATLIGA STÖD****REDOVISNINGSPRINCIPER**

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



## VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

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

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

Volvo Cars erhåller statliga stöd från flera parter så som svenska, amerikanska, kinesiska och belgiska staten. Statliga stöd erhålls även från Europeiska Unionen. Till följd av den pågående covid-19-pandemin har statliga stöd under 2020 även erhållits från flertalet andra stater världen över. Under 2020 har statliga stöd uppgående till 1 340 (1 177) ((3 058)) Mkr erhållits och 1 811 (741) ((2 243)) Mkr har redovisats i resultaträkningen. Av de stöd som redovisats i resultaträkningen är 1 013 (—) ((—)) Mkr hänförliga till stöd som erhållits som en följd av covid-19-pandemin, till största delen kopplat till korttidspermitteringar i Sverige samt skattesubventioner i Kina. I andra länder där koncernen har många anställda, till exempel Belgien och USA, har de anställda erhållit stöden direkt. 625 (138) ((35)) Mkr avseende stöd för produktionsanläggningar av nya bilmodeller har reducerat värdet på anläggningstillgångarna, av vilka totalt — (138) ((35)) Mkr erhållits vid årets slut.

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

## NOT 11 – FINANSIELLA INTÄKTER

### REDOVISNINGSPRINCIPER

Finansiella intäkter består av utdelningar, ränteintäkter hänförliga till räntebärande finansiella instrument som värderas enligt effektivräntemetoden, verkligt värdeförändringar avseende aktieplaceringar samt derivatinstrument och aktier som har kategoriserats som antingen nivå två eller tre instrument. Information om klassificering av finansiella instrument presenteras i Not 20 – Finansiella risker och Finansiella instrument.

	2020	2019	2018
Ränteintäkter från banktillgodo- havanden	541	511	407
Ränteintäkter från närstående företag	134	61	—
Verkligt värde via resultaträkningen <sup>1)</sup>	1 943	3	—
<b>Summa</b>	<b>2 618</b>	<b>575</b>	<b>407</b>

1) Inklusive förändringar av verkligt värde relaterade till aktier, teckningsoptioner och earn-out aktier i Luminar.

## NOT 12 – FINANSIELLA KOSTNADER

	2020	2019	2018
Valutakursförluster från finansieringsverksamheten	-55	-77	-96
Ränteeffekt på återköpsåtaganden	-175	-187	-185
Räntekostnader hänförliga till pensionsavsättningar	-208	-216	-175
Kostnader hänförliga till kredit- faciliteter	-52	-77	-458
Räntekostnader till närstående företag	-1	-2	-2
Räntekostnader	-756	-796	-584
Räntekostnader hänförliga till leasingkulder	-209	-242	—
Övriga finansiella kostnader	-132	-113	-175
<b>Summa</b>	<b>-1 588</b>	<b>-1 710</b>	<b>-1 675</b>

## NOT 13 – INNEHAV I JOINT VENTURES OCH INTRESSEFÖRETAG

### REDOVISNINGSPRINCIPER

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.

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

	2020	2019	2018
Resultat från andelar i joint ventures	-355	-171	65
Resultat från andelar i intresseföretag	3	3	2
<b>Summa</b>	<b>-352</b>	<b>-168</b>	<b>67</b>

**Resultat från andelar i joint ventures och intresseföretag fördelar sig enligt nedan:**

	2020	2019	2018
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB <sup>1)</sup>	365	454	401
Volvofinans Bank AB <sup>2)</sup>	222	210	187
Zenuity AB <sup>3)</sup>	297	-657	-540
Lynk & Co Investment Co., Ltd <sup>4)</sup>	160	237	218
Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd <sup>5)</sup>	1 129	-414	-214
Polestar Automotive Holding Ltd <sup>6)</sup>	-2 521	—	—
Övriga bolag	-4	2	15
<b>Summa</b>	<b>-352</b>	<b>-168</b>	<b>67</b>

Innehav i joint ventures och intresseföretag	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Vid årets början/förvärvat anskaffningsvärde	9 211	8 256*	5 480
Andel av årets resultat	-352	-168	67
Investering i Zenuity AB <sup>3)</sup>	240	550	600
Investering i Polestar Automotive Holding Ltd <sup>6)</sup>	3 773	—	—
Investering i World of Volvo AB <sup>9)</sup>	125	—	—
Investering i Volvo Car Financial Services UK Ltd <sup>9)</sup>	388	—	—
Investering i GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd <sup>7)</sup>	—	—	37
Omklassificering från dotterföretag till joint ventures <sup>5)</sup>	—	—	1 887
Återläggning eliminering av internvinst <sup>5) 6)</sup>	-213	-341	-1 252
Kapitaltillskott till joint venture under gemensamt bestämmande inflytande <sup>5)</sup>	—	1 153	846
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande <sup>5)</sup>	-1 901	—	—
Åtagande att täcka ackumulerade negativa resultat klassificerade som Övriga långfristiga skulder <sup>3)</sup>	-210	107	-59
Återbetalt kapitaltillskott V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB <sup>1)</sup>	-464	-418	-464
Utdelningar	-333	-67	-240
Omräkningsdifferens	-267	139	101
<b>Summa<sup>10)</sup></b>	<b>9 997</b>	<b>9 211</b>	<b>7 003*</b>

**Koncernens redovisade värde av andelar i joint ventures och intresseföretag:**

	Org.nr.	Säte	Procentuellt innehav	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
<i>Joint ventures</i>						
Volvo Trademark Holding AB	556567-0428	Sverige	50	6	6	5
V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB <sup>1)</sup>	969741-9175	Sverige	50	132	232	197
Volvofinans Bank AB <sup>2)</sup>	556069-0967	Sverige	50	2 649	2 427	2 267
VH Systems AB	556820-9455	Sverige	50	38	37	41
Zenuity AB <sup>3)</sup>	559073-6871	Sverige	50	—	—	—
World of Volvo AB <sup>9)</sup>	559233-9849	Sverige	50	113	—	—
VCFS Germany GmbH	HRB 85091	Tyskland	50	2	1	1
VCIS Germany GmbH	HRB 86800	Tyskland	50	4	5	3
Volvo Car Financial Services UK Ltd <sup>9)</sup>	12718441	Storbritannien	50	388	—	—
Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd <sup>5)</sup>	91310000MA1FL17P99	Kina	50	1 817	2 998	1 288
Polestar Automotive Holding Ltd <sup>6)</sup>	2942747	Hong Kong, Kina	50	1 406	—	—
GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd <sup>7)</sup>	91330201MA2AGKLQ8E	Kina	50	36	34	37
Lynk & Co Investment Co., Ltd <sup>4)</sup>	91330200MA2AF25Y7B	Kina	30	3 380	3 446	3 126
<i>Intresseföretag</i>						
VCC Tjänstebilar KB	969673-1950	Sverige	50	3	4	3
VCC Försäljnings KB	969712-0153	Sverige	50	2	2	—
Volvohandelns PV Försäljnings KB	916839-7009	Sverige	50	4	4	18
Volvohandelns PV Försäljnings AB	556430-4748	Sverige	50	12	11	11
Volvo Event Management Corporation	444517742	Belgien	33	—	—	1
Trio Bilservice AB	556199-1059	Sverige	33	—	—	—
Göteborgs Tekniska College AB	556570-6768	Sverige	26	4	4	5
Leiebilservice AS	879 548 632	Norge	20	1	—	—
<b>Redovisat värde av innehav i joint ventures och intresseföretag</b>				<b>9 997</b>	<b>9 211</b>	<b>7 003*</b>

\* Under 2020 har internvinsterelimineringen avseende försäljningen av licenser och teknologi till Polestarkoncernen omklassificerats varmed jämförelsesiffrorna har justerats. 2018 års siffror har ej omklassificerats. För vidare information se fotnot 10).

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

## HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

- 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 diesebil, som en hybrid eller som en elbil. Under 2020 gjorde V2 Plug-In Hybrid Vehicle Partnership HB en återbetalning på 464 (418) ((464)) Mkr till Volvo Car PHEV Holding AB.
- 2) Volvofinans Bank AB är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och AB Volverkinvest. Volvofinans Bank AB är Sveriges ledande bank inom fordonfinansiering.
- 3) Zenuity var fram till och med 30 juni 2020 ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och Veoneer Sweden AB. Den 1 juli 2020, blev Zenuity AB ett joint venture mellan koncernens helägda dotterbolag Zenseact AB och Veoneer Sweden AB. Syftet med joint venturebolaget var att utveckla mjukvara för autonom körning och system för förarassistans. I april 2020 delades Zenuity ABs verksamhet upp i två separata delar så att bolagets ägare, Volvo Cars och Veoneer Sweden AB, ska kunna fokusera mer effektivt på sina respektive strategier. Det slutliga avtalet undertecknades och implementerades den 1 juli 2020, och därigenom förvärvade koncernen, genom sitt helägda dotterbolag Zenseact AB, utvalda tillgångar och skulder från Zenuity AB samt dess dotterbolag Zenuity Software Technology Co., Ltd. Syftet med Zenuity ABs verksamhet, efter det slutliga avtalet, är att enbart äga immateriella rättigheter. Bolaget kommer inte att bedriva någon operativ verksamhet framöver då all produktutveckling och personal överfördes till Volvo Cars och Veoneer Sweden AB vid förvärvet. Tidigare år redovisades en långfristig skuld eftersom koncernen, tillsammans med den andra investeraren, var förpliktad 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 och därefter ägdes Polestarkoncernen gemensamt av Volvo Cars och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. I samband med denna transaktion tecknades ett aktieägaravtal mellan Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd innebärande att parterna hade gemensamt bestämmande inflytande över Polestarkoncernen. Polestarkoncernen betraktas därefter som ett joint venturebolag. Under 2019 och 2018 har Geelykoncernen gjort kapitalinjektioner till Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd vilka har ökat Volvo Cars investering med 1 153 (846) Mkr i joint venturebolaget.

I enlighet med en omstruktureringsplan som genomfördes i mitten av september 2020, avslutade Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd sin verksamhet och avyttrade samtliga dotterbolag till ett nybildat holdingbolag registrerat i Singapore. Sedan september 2020 är Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd ett självständigt bolag som ägs gemensamt av Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd och Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. Under hösten 2020 överförde Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd alla icke likvida tillgångar och skulder samt personal till den nybildade Polestar
- koncernen. Kvar i balansräkningen återstår enbart likvida medel. I december 2020 undertecknades ett avtal angående kapitalreducering mellan Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd och Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd innebärande att Geelykoncernen återtar sin investering i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. Kapitalreduceringen skedde i januari 2021 och Geelykoncernen är inte längre aktieägare i Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd utan bolaget är sedan dess ett helägt dotterbolag till Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd. I avtalet mellan Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd och Volvo Cars (China) Investment Co., Ltd finns en överenskommelse att investerarna har, när Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd likvideras, rätt att återfå sina respektive initiala investeringar i joint venturebolaget. Koncernens redovisade värde på innehavet har därför justerats via eget kapital som en transaktion mellan aktieägarna.
- 6) I maj 2020 investerade koncernens helägda dotterbolag Snita Holding B.V och PSD Investment Ltd 50 procent var i det nybildade joint venturebolaget Polestar Automotive Holding Ltd. Syftet med Polestar Automotive Holding Ltd är att vara moderbolag i den nybildade Polestar Automotive Holdingkoncernen. Polestar Automotive Holding Ltds nybildade dotterbolag, Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd, förvärvade i mitten av september samtliga aktier i Polestar Performance AB inklusive dotterbolag, Polestar Holding AB och Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd inklusive dotterbolag från Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd. I enlighet med omstruktureringsplanen överfördes även den operativa verksamheten i de underliggande dotterbolagen till Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd. Omstruktureringen av Polestarkoncernen har inte haft någon påverkan på Volvo Cars innehav i Polestarkoncernens operativa verksamhet. I november 2020 avyttrade Snita Holding B.V 0,86 procent av sitt innehav i Polestar Automotive Holding Ltd till koncernens dotterbolag PSINV AB.
- 7) 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 skal fördelar. GV Automobile Technologykoncernen består av moderbolaget GV Automobile Technology (Ningbo) Co., Ltd och dess dotterföretag GV Technology Sweden AB.
- 8) World of Volvo AB är ett joint venture mellan Volvo Personvagnar AB och AB Volvo (publ.). Syftet med bolaget är att förstärka varumärket Volvo och dess marknadsposition genom att skapa ett nytt centralt beläget upplevelsecentrum vilket kommer att inkludera Volvomuseet i Göteborg, Sverige.
- 9) I november 2020 bildades joint venturebolaget Volvo Car Financial Services UK Ltd mellan Volvo Personvagnar AB och Santander Consumer (UK) Plc. Syftet med bolaget är att erbjuda finansiella tjänster till den brittiska marknaden samt förbättra upplevelsen för återförsäljare och kunder.
- 10) Under 2020 har internvinstelimineringen avseende försäljningen av licenser och teknologi till Polestarkoncernen omklassificerats varmed jämförelsesiffrorna har justerats. Påverkan på 2018 och 2019 års siffror för andelar i joint ventures och intresseföretag var 1 803 (1 253) Mkr, fördelat på övriga långfristiga skulder 1 558 (1 253) Mkr och på övriga kortfristiga skulder 245 (—) Mkr. Siffror för 2018 har inte omräknats eller justerats enligt ovan omklassificering.
- 11) Volvo Event Management Corporation likviderades i decemeber 2019.

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

Nedan följer sammandragen finansiell information för koncernens väsentliga joint ventures.

Sammandragen information från balansräkningar	Volvofinans Bank AB <sup>2) 17)</sup>			Zenuity AB <sup>3) 18)</sup>			Lynk & Co Investment Co., Ltd <sup>4) 19)</sup>		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Röst-och ägarandel i procent	50	50	50	50	50	50	30	30	30
Anläggningstillgångar	37 390	37 162	37 939	—	456	474	14 093	13 126	9 211
Likvida medel	2 357	2 622	1 185	232	326	498	826	2 134	624
Övriga omsättningstillgångar	4 352	4 474	4 734	2 139	176	162	15 058	9 165	10 477
<b>Summa tillgångar</b>	<b>44 099</b>	<b>44 258</b>	<b>43 312</b>	<b>2 371</b>	<b>958</b>	<b>1 134</b>	<b>29 977</b>	<b>24 425</b>	<b>20 312</b>
Eget kapital <sup>11)</sup>	4 546	4 103	3 782	2 364	697	910	11 230	11 448	10 442
Långfristiga skulder <sup>11) 12) 13)</sup>	37 084	37 659	37 077	—	40	51	4 609	3 377	430
Kortfristiga skulder <sup>14) 15) 16)</sup>	2 469	2 496	2 453	7	221	173	14 138	9 600	9 440
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>44 099</b>	<b>44 258</b>	<b>43 312</b>	<b>2 371</b>	<b>958</b>	<b>1 134</b>	<b>29 977</b>	<b>24 425</b>	<b>20 312</b>

Sammandragen information från balansräkningar	Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd <sup>5) 20)</sup>			Polestar Automotive Holding Ltd <sup>6) 21)</sup>		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Röst-och ägarandel i procent	50	50	50	50	—	—
Anläggningstillgångar	7	10 094	5 691	12 743	—	—
Likvida medel	7 429	2 178	2 283	6 627	—	—
Övriga omsättningstillgångar	—	2 723	3 886	2 995	—	—
<b>Summa tillgångar</b>	<b>7 436</b>	<b>14 995</b>	<b>11 860</b>	<b>22 365</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
Eget kapital <sup>11)</sup>	7 436	6 075	5 051	6 144	—	—
Långfristiga skulder <sup>11) 12) 13)</sup>	—	145	24	651	—	—
Kortfristiga skulder <sup>14) 15) 16)</sup>	—	8 775	6 785	15 570	—	—
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>7 436</b>	<b>14 995</b>	<b>11 860</b>	<b>22 365</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

12) Eget kapital och långfristiga skulder är i förekommande fall justerade med andelen av obeskattade reserver.

13) I Volvofinans Bank AB innefattar de långfristiga skulderna finansiella skulder på 36 093 (36 775) ((35 879)) Mkr.

14) I Lynk & Co Investment Co., Ltd, innefattar de långfristiga skulderna finansiella skulder på 1 251 (—) ((—)) Mkr.

15) I Polestar Automotive (Shanghai) Co.,Ltd, innefattar de kortfristiga skulderna finansiella skulder på — (4 980) ((4 737)) Mkr.

16) I Polestar Automotive Holding Ltd, innefattar de kortfristiga skulderna finansiella skulder på 2 921 (—) ((—))Mkr.

17) I Lynk & Co Investment Co., Ltd, innefattar de kortfristiga skulderna finansiella skulder på 1 251 (—) ((—)) Mkr.

18) Volvofinans Bank AB's kapitalandel i koncernen är intagen med ett kvartals förskjutning.

19) 2020: Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Zenuity AB och dess dotterföretag Zenuity GmbH, Zenuity Inc och Zenuity Software Technology Co., Ltd fram till och med 30 juni 2020. Därefter är Zenuity AB ett självständigt bolag.

20) 2020:Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Lynk & Co Investment Co., Ltd och dess dotterföretag Kai Yue Zhangjiakou Component Manufacturing Co., Ltd, Lynk & Co Automobile Sales Co., Ltd, Lynk & Co Automobile(Taizhou) Co., Ltd, Lynk & Co International AB, Lynk & Co Hong Kong International Co., Ltd, Lynk & Co Europe AB, Yuyao Lynk &Co Automobile Part Co., Ltd, Chengdu Lynk & Co Automobile Co., Ltd , Lynk & Co Automobile (Zhang Jiakou) Co., Ltd, Lynk & Co Sales Belgium Ltd, Lynk & Co Sales Sweden AB, Lynk & Co Sales Italy S.R.L, Lynk & Co Sales France SAS, Lynk & Co Sales Germany GmbH och Lynk & Co Sales Spain S.L. 2019: 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.

2018: 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 och Lynk & Co Europe AB.

21) 2020: Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och dess dotterföretag Polestar Holding AB, Polestar Performance AB, Polestar Automotive Sweden AB, Polestar Automotive USA Inc, Polestar Automotive UK Ltd, Polestar Automotive Canada Inc, Polestar Automotive Norway AS, Polestar Automotive Netherlands B.V., Polestar Automotive Germany GmbH, Polestar Automotive Belgium BV, Polestar Automotive Switzerland AG, Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd, Polestar Consulting Service (Shanghai) Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd (Taizhou) och Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd fram till och med mitten av september 2020. Därefter är Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd ett självständigt bolag.

2019: 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.

2018: 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 och Polestar Automotive USA Inc.

22) Beloppen innefattar konsoliderade siffror för Polestar Automotive Holding Ltd och dess dotterföretag Polestar Automotive (Singapore) Pte. Ltd, Polestar Holding AB, Polestar Performance AB, Polestar Automotive Sweden AB, Polestar Automotive USA Inc, Polestar Automotive UK Ltd, Polestar Automotive Canada Inc, Polestar Automotive Norway AS, Polestar Automotive Netherlands B.V., Polestar Automotive Germany GmbH, Polestar Automotive Belgium BV, Polestar Automotive Switzerland AG, Polestar Automotive Shanghai Co., Ltd, Polestar Consulting Service (Shanghai) Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd, Polestar Automotive China Distribution Co., Ltd (Taizhou) och Polestar New Energy Vehicle Co., Ltd från mitten av september 2020.

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

Sammandragen information om resultat och totalresultat	Volvofinans Bank AB <sup>23) 17)</sup>			Zenuity AB <sup>3) 18)</sup>			Lynk & Co Investment Co., Ltd <sup>4) 19)</sup>		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Omsättning	4 861	4 729	4 419	2 595	35	39	31 708	23 673	22 365
Resultat från kvarvarande verksamheter <sup>22)</sup> 23) 24) 25) 26)	364	325	319	1 894	-1 316	-1 086	607	694	764
<b>Årets resultat</b>	<b>364</b>	<b>325</b>	<b>319</b>	<b>1 894</b>	<b>-1 316</b>	<b>-1 086</b>	<b>607</b>	<b>694</b>	<b>764</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>-3</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>-9</b>	<b>-4</b>
<b>Summa övrigt totalresultat</b>	<b>364</b>	<b>325</b>	<b>319</b>	<b>1 891</b>	<b>-1 313</b>	<b>-1 078</b>	<b>616</b>	<b>685</b>	<b>760</b>
Erhållen utdelning från joint venturebolag under året	—	49	240	326	—	—	—	—	—

Sammandragen information om resultat och totalresultat	Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd <sup>5) 20)</sup>			Polestar Automotive Holding Ltd <sup>6) 21)</sup>		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Omsättning	1 492	721	454	4 048	—	—
Resultat från kvarvarande verksamheter <sup>22)</sup> 23) 24) 25) 26)	-2 380	-1 511	-520	-1 180	—	—
<b>Årets resultat</b>	<b>-2 380</b>	<b>-1 511</b>	<b>-520</b>	<b>-1 180</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>-116</b>	<b>85</b>	<b>—</b>	<b>10</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Summa övrigt totalresultat</b>	<b>-2 496</b>	<b>-1 426</b>	<b>-520</b>	<b>-1 170</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
Erhållen utdelning från joint venturebolag under året	—	—	—	—	—	—

23) I Volvofinans Bank AB innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med -8 (-6) ((-4)) Mkr.

24) I Zenuity AB innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med -67 (-113) ((-92)) Mkr, räntetäckter på - (5) ((4)) Mkr och räntekostnader på - (-5) ((-3)) Mkr.

25) I Lynk & Co Investment Co., Ltd innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med -2 114 (-1 268) ((-877)) Mkr, räntetäckter på 38 (14) ((12)) Mkr och räntekostnader på -79 (-) ((-)) Mkr.

26) I Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med -1 248 (-276) ((-33)) Mkr, räntetäckter på 38 (124) ((45)) Mkr och räntekostnader -143 (-174) ((-23)) Mkr.

27) I Polestar Automotive Holding Ltd innefattar årets resultat avskrivningar och amorteringar med -632 (-) ((-)) Mkr, räntetäckter på 4 (-) ((-)) Mkr och räntekostnader -84 (-) ((-)) Mkr.



HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

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

Avstämning av finansiell information i sammandrag	Volvofinans Bank AB <sup>(17)</sup>			Zenuity AB <sup>(18)</sup>			Lynk & Co Investment Co., Ltd <sup>(19)</sup>		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Nettotillgång i joint venture	4 546	4 103	3 782	2 364	697	910	11 230	11 448	10 442
Koncernens ägarandel i joint venture	50%	50%	50%	50%	50%	50%	30%	30%	30%
Justering för skillnader i redovisningsprinciper	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Goodwill	376	376	376	—	—	—	—	—	—
Justering för transaktion under gemensamt bestämmande inflytande	—	—	—	—	—	—	11	11	-7
Eliminering av internvinst	—	—	—	-736	-112	—	—	—	—
Kapitaltillskott från andra investerare än Volvo Cars	—	—	—	-447	-447	-352	—	—	—
Åtagande att täcka ackumulerade negativa resultat klassificerade som Övriga långfristiga skulder	—	—	—	—	210	-103	—	—	—
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande <sup>(5)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Valutaeffekt	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Redovisat värde av innehav i joint ventures</b>	<b>2 649</b>	<b>2 427</b>	<b>2 267</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>3 380</b>	<b>3 446</b>	<b>3 126</b>

Avstämning av finansiell information i sammandrag	Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd <sup>(20)</sup>			Polestar Automotive Holding Ltd <sup>(21)</sup>		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Nettotillgång i joint venture	7 436	6 075	5 051	6 144	—	—
Koncernens ägarandel i joint venture	50%	50%	50%	50%	—	—
Justering för skillnader i redovisningsprinciper	—	—	—	—	—	—
Goodwill	—	—	—	—	—	—
Justering för transaktion under gemensamt bestämmande inflytande	—	—	—	—	—	—
Eliminering av internvinst	—	—	-1 238	—	—	—
Kapitaltillskott från andra investerare än Volvo Cars	—	—	—	-1 834	—	—
Åtagande att täcka ackumulerade negativa resultat klassificerade som Övriga långfristiga skulder	—	—	—	—	—	—
Transaktion med aktieägare i joint venture under gemensamt bestämmande inflytande <sup>(5)</sup>	-1 901	—	—	—	—	—
Valutaeffekt	—	-40	—	168	—	—
<b>Redovisat värde av innehav i joint ventures</b>	<b>1 817</b>	<b>2 998</b>	<b>1 288</b>	<b>1 406</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

**Betydande begränsningar**

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

## NOT 14 – SKATTER

## REDOVISNINGSPRINCIPER

## Inkomstskatter

Koncernens skattekostnader utgörs av aktuell (vilket inkluderar källskatt på sålda licenser till Kina) och uppskjuten skatt. Skatten redovisas i resultaträkningen förutom när den underliggande transaktionen redovisas direkt i eget kapital eller övrigt totalresultat, varvid relaterad skatt också redovisas i eget kapital eller övrigt totalresultat.

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

Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder värderas till nominella värden och till de skattesatser som väntas gälla när tillgången realiserar 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 netto redovisas 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	2020	2019	2018
Aktuell inkomstskatt för perioden	-3 221	-3 100	-3 982
Aktuell inkomstskatt hänförlig till tidigare år	20	-41	36
Uppskjuten skatt	1 180	-300	929
Källskatt <sup>1)</sup>	54	-193	-180
Övriga skatter	209	69	61
<b>Summa</b>	<b>-1 758</b>	<b>-3 565</b>	<b>-3 136</b>

1) Källskatt på royalty- och licensintäkter, främst Kina

Information avseende innevarande års skattekostnad jämfört med skattekostnader baserade på den tillämpliga svenska skattesatsen	2020	2019	2018
Periodens resultat före skatt	9 546	13 168	12 917
Skatt enligt gällande svensk skattesats, 21,4% (21,4%) ((22,0%))	-2 043	-2 818	-2 842
Rörelseinkomster/kostnader, ej beskattningsbara	56	62	-55
Källskatt	54	-193	-180
Övriga skatter, ej beskattningsbara	209	69	61
Kapitalvinster-/eller förluster, ej beskattningsbara	-241	-184	-19
Skillnad i verksamhetsländer skattesatser	-44	-216	18
Omvärdering av uppskjuten skatt på grund av ändrad skattesats	238	-62	-84
Omprövning av tidigare ej värderade underskott och övriga temporära skillnader	61	-215	-28
Övrigt	-48	-8	-7
<b>Summa</b>	<b>-1 758</b>	<b>-3 565</b>	<b>-3 136</b>

Inkomstskatt redovisad direkt över övrigt totalresultat	2020	2019	2018
<b>Uppskjuten skatt</b>			
Skatteeffekt på kassaflödessakringar	1 239	-661	-814
Skatteeffekt på grund av omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	-212	-792	-404
Skatteeffekt på omräkningsdifferens avseende sättningsredovisning för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet	79	-30	-1
<b>Summa</b>	<b>1 106</b>	<b>-1 483</b>	<b>-1 219</b>

Specifikation av uppskjutna skattefordringar	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Goodwill som uppkommer ur förvärvet av nettotillgångar i verksamheten	125	161	183
Pensionsavsättningar	2 848	2 489	1 715
Outnyttjade underskottsavdrag	5 630	5 441	7 194
Reserv för orealiserade vinster i varulager	20	78	19
Garantiavsättningar	1 275	1 382	1 262
Verkligt värdevärdering finansiella instrument	—	1 074	528
Övriga temporära skillnader	6 885	6 370	5 827
<b>Summa uppskjutna skattefordringar</b>	<b>16 783</b>	<b>16 995</b>	<b>16 728</b>
Kvittning av tillgångar/skulder	-9 619	-9 720	-10 142
<b>Summa uppskjutna skattefordringar, netto</b>	<b>7 164</b>	<b>7 275</b>	<b>6 586</b>

Specifikation av uppskjutna skatteskulder	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Anläggningstillgångar	8 260	7 771	6 788
Obeskattade reserver	44	219	648
Leasingobjekt	1 984	2 664	3 858
Verkligt värdevärdering finansiella instrument	202	—	—
Övriga temporära skillnader	173	41	536
<b>Summa uppskjutna skatteskulder</b>	<b>10 663</b>	<b>10 695</b>	<b>11 830</b>
Kvittning av tillgångar/skulder	-9 619	-9 720	-10 142
<b>Summa uppskjutna skatteskulder, netto</b>	<b>1 044</b>	<b>975</b>	<b>1 688</b>

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredo visas då posterna är hänförliga till inkomstskatter debiterade av samma skattemyndighet antingen på samma beskattningsbara enhet eller olika beskattningsbara enheter, vilka avser antingen att

reglera aktuella skatteskulder och fordringar på nettobasis eller att realisera tillgångarna och reglera skulderna samtidigt.

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

Merparten av underskottsavdragen är hänförliga till länder med lång eller obegränsad nyttjandetid, framför allt Sverige och USA. Av de aktiverade uppskjutna skattefordringarna avseende underskottsavdrag, 5 630 (5 441) ((7 194)) Mkr, är 5 054 (4 109) ((4 136)) Mkr hänförliga till Sverige med obegränsad nyttjandetid. 440 (1 230) ((2 987)) Mkr är hänförligt till USA där man beräknar kunna nyttja detta underskottsavdrag innan dess förfalltid. Bedömningen är att koncernen kommer att generera tillräcklig vinst de kommande åren för att kunna nyttja även resterande del av de aktiverade underskottsavdragen.

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

Förändringar i uppskjutna skattefordringar och skulder under rapportperioden	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter 1 januari	6 300	4 898	2 581
Uppskjutna skatteintäkter/kostnader redovisade via resultaträkningen	1 180	-300	929
Förändringar i uppskjutna skatter redovisade direkt över övrigt totalresultat	-1 106	1 483	1 219
Omklassificering <sup>2)</sup>	-17	—	—
Valutakurspåverkan	-237	219	169
<b>Nettoredovisat värde för uppskjutna skatter den 31 december</b>	<b>6 120</b>	<b>6 300</b>	<b>4 898</b>

2) -17 (—) Mkr av uppskjutna skattefordringar har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information hänvisas till not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

## NOT 15 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

### REDOVISNINGSPRINCIPER

En immateriell anläggningstillgång redovisas när tillgången är identifierbar, koncernen kan kontrollera tillgången, anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt 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 utarbetade 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.

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 kon-

ceptutvecklingsfasen 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.

Förfallodatum	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
2020	—	—	—
2021	91	—	6
2022	—	—	1
2023	—	17	76
2024	33	64	—
2025	17	—	—
2026–	26 663	25 012	31 599
<b>Summa</b>	<b>26 804</b>	<b>25 093</b>	<b>31 682</b>

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 2020 uppgick dessa underskottsavdrag till 26 804 (25 093) ((31 682)) Mkr. Skatteeffekten av dessa underskottsavdrag redovisas som en tillgång. Underskottsavdragens förfalloperiod framgår i nedanstående tabell.

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.

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

**VIKTIGA UPPSKATTNINGAR  
OCH BEDÖMNINGAR**

Immateriella anläggningstillgångar med bestämda nyttjandeperioder skrivs systematiskt av över dess nyttjandeperiod. Ledningen utvärderar regelbundet tillgångarnas nyttjandeperiod. Om förutsättningarna förändras så att den uppskattade nyttjandeperioden måste revideras kan det resultera i ökade avskrivningar i framtida perioder. Immateriella tillgångar med bestämda nyttjandeperioder prövas för nedskrivning om det föreligger en indikation på att värdet har sjunkit. Immateriella tillgångar med obestämd 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.

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 produktutvecklingskostnad <sup>1)</sup>	Mjukvara och systemapplikationer	Varumärken och goodwill <sup>2)</sup>	Övriga immateriella tillgångar <sup>3)</sup>	Summa
<b>Anskaffningsvärden</b>					
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
<b>Utgående balans per 31 december 2018</b>	<b>37 980</b>	<b>3 852</b>	<b>3 735</b>	<b>12 422</b>	<b>57 989</b>
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
<b>Utgående balans per 31 december 2019</b>	<b>46 043</b>	<b>4 063</b>	<b>3 738</b>	<b>5 513</b>	<b>59 357</b>
Nyanskaffningar under året	7 517	554	—	1 256	9 327
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	3	447	22	472
Försäljning och utrangering	-377	-178	—	-2	-557
Omklassificeringar <sup>4)</sup>	—	-117	—	-71	-188
Omräkningsdifferens	—	3	—	-101	-98
<b>Utgående balans per 31 december 2020</b>	<b>53 183</b>	<b>4 328</b>	<b>4 185</b>	<b>6 617</b>	<b>68 313</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar</b>					
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
<b>Utgående balans per 31 december 2018</b>	<b>-16 837</b>	<b>-2 027</b>	<b>—</b>	<b>-9 499</b>	<b>-28 363</b>
Årets avskrivningar	-4 782	-287	—	-472	-5 631
Försäljning och utrangering	—	414	17	7 048	7 479
Omklassificeringar	-1	-15	-21	-4	-41
Omräkningsdifferens	—	6	—	-21	-15
<b>Utgående balans per 31 december 2019</b>	<b>-21 710</b>	<b>-1 909</b>	<b>-4</b>	<b>-2 948</b>	<b>-26 571</b>
Årets avskrivningar <sup>5)</sup>	-4 051	-287	—	-508	-4 846
Anskaffningar genom rörelseförvärv	—	-1	—	-6	-7
Försäljning och utrangering	—	61	—	2	63
Omklassificeringar <sup>4)</sup>	—	104	—	43	147
Omräkningsdifferens	—	-16	—	85	69
<b>Utgående balans per 31 december 2020</b>	<b>-25 761</b>	<b>-2 048</b>	<b>-4</b>	<b>-3 332</b>	<b>-31 145</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2018</b>	<b>21 143</b>	<b>1 825</b>	<b>3 735</b>	<b>2 923</b>	<b>29 626</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2019</b>	<b>24 333</b>	<b>2 154</b>	<b>3 734</b>	<b>2 565</b>	<b>32 786</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2020</b>	<b>27 422</b>	<b>2 280</b>	<b>4 181</b>	<b>3 285</b>	<b>37 168</b>

1) Aktiverad produktutveckling inkluderar kapitaliserade låneutgifter om 142 (133) ((154)) Mkr. En räntesats på 2,4 (2,6) ((2,6)) procent har tillämpats vid beräkning av kapitaliserade låneutgifter.

2) Av det redovisade värdet per 31 december 2020 uppgår Goodwill till 583 (136) ((134)) Mkr.

3) Övriga immateriella tillgångar avser licenser, återförsäljarnätverk och patent.

4) -297 (—) ((—)) Mkr av redovisade anskaffningsvärden och 147 (—) ((—)) Mkr av redovisade ackumulerade avskrivningar, netto -150 (—) Mkr, har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

5) Avskrivningarna har reducerats med 666 (—) ((—)) Mkr, till följd av justerade nyttjandeperioder baserat på förändrade antaganden kring cykelplanerna.

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 2021–2023 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 2020 föreligger inget behov av nedskrivning då återvinningsvärdet överstiger det redovisade värdet på tillgångarna. Ett känslighetstest har utförts för att bedöma hurvida en negativ justering med en procentenhet avseende marginalutvecklingen eller av diskonteringsräntan skulle resultera i ett nedskrivningsbehov. Diskonteringsräntan före skatt var 11,5 (11,5) ((10,3)) procent. Inget nedskrivningsbehov föreligger baserat på detta test.

## NOT 16 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

### REDOVISNINGSPRINCIPER

Materiella anläggningstillgångar redovisas när koncernen har kontroll över tillgången, det är sannolikt att tillgången kommer att generera framtida ekonomiska fördelar och dess anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Materiella anläggningstillgångar värderas och redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och i förekommande fall nedskrivningar. Låneutgifter inkluderas i anskaffningsvärdet om en tillgång tar mer än tolv månader i anspråk att färdigställa för avsedd användning eller försäljning, en så kallad kvalificerad tillgång.

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

### VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

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

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 baseras sig på antaganden som representerar ledningens bästa uppskattningar av de ekonomiska förhållandena som kommer att råda under tillgångens återstående livslängd och baseras sig på interna verksamhetsplaner och prognoser. Planerna baseras på förväntningar avseende framtida marknadsandelar, tillväxt samt produktlönsamhet.

	Byggnader och mark <sup>1)2)3)4)</sup>	Maskiner och inventarier <sup>1)2)3)4)</sup>	Pågående arbeten <sup>1)</sup>	Tillgångar under operationell leasing	Summa
<b>Anskaffningsvärden</b>					
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 <sup>5)</sup>	3 002	4 726	-7 728	—	—
Omräkningsdifferens	331	834	462	—	1 627
<b>Utgående balans per 31 december 2018</b>	<b>21 374</b>	<b>103 769</b>	<b>5 787</b>	<b>2 973</b>	<b>133 903</b>
Effekt vid övergång till IFRS 16	6 330	648	—	—	6 978
Nyanskaffningar under året	749	4 860	6 325	2 301	14 235
Försäljning och utrangering	-169	-3 086	-1	-1 535	-4 791
Omklassificeringar <sup>5)</sup>	2 119	4 777	-7 452	—	-556
Omräkningsdifferens	321	729	100	—	1 150
<b>Utgående balans per 31 december 2019</b>	<b>30 724</b>	<b>111 697</b>	<b>4 759</b>	<b>3 739</b>	<b>150 919</b>
Nyanskaffningar under året	992	3 827	3 015	2 885	10 719
Anskaffningar genom rörelseförvärv	2	211	6	—	219
Försäljning och utrangering	-305	-3 022	-36	-1 690	-5 053
Omklassificeringar <sup>5)</sup>	437	-8 060	-4 680	—	-12 303
Omräkningsdifferens	-1 296	-2 234	-191	-43	-3 764
<b>Utgående balans per 31 december 2020</b>	<b>30 554</b>	<b>102 419</b>	<b>2 873</b>	<b>4 891</b>	<b>140 737</b>



HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

	Byggnader och mark <sup>1) 2) 3) 4)</sup>	Maskiner och inventarier <sup>1) 2) 3) 4)</sup>	Pågående arbeten <sup>1)</sup>	Tillgångar under operationell leasing	Summa
<b>Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar</b>					
Ingående balans per 1 januari 2018	-8 824	-58 799	—	-428	-68 051
Årets avskrivningar <sup>6)</sup>	-719	-6 974	—	-310	-8 003
Försäljning och utrangering	156	6 015	—	288	6 459
Omräkningsdifferens	-144	-433	—	—	-577
<b>Utgående balans per 31 december 2018</b>	<b>-9 531</b>	<b>-60 191</b>	<b>—</b>	<b>-450</b>	<b>-70 172</b>
Årets avskrivningar <sup>6)</sup>	-1 839	-7 673	—	-405	-9 917
Försäljning och utrangering	137	2 163	—	359	2 659
Omklassificeringar <sup>5)</sup>	-90	-110	—	—	-200
Omräkningsdifferens	-88	-220	—	—	-308
<b>Utgående balans per 31 december 2019</b>	<b>-11 411</b>	<b>-66 031</b>	<b>—</b>	<b>-496</b>	<b>-77 938</b>
Årets avskrivningar <sup>6)</sup>	-1 858	-7 394	—	-344	-9 596
Anskaffningar genom rörelseförvärv	-1	-92	—	—	-93
Försäljning och utrangering	266	1 913	—	436	2 615
Omklassificeringar <sup>5)</sup>	135	4 832	—	—	4 967
Omräkningsdifferens	315	933	—	3	1 251
<b>Utgående balans per 31 december 2020</b>	<b>-12 554</b>	<b>-65 839</b>	<b>—</b>	<b>-401</b>	<b>-78 794</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2018</b>	<b>11 843</b>	<b>43 578</b>	<b>5 787</b>	<b>2 523</b>	<b>63 731</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2019</b>	<b>19 313</b>	<b>45 666</b>	<b>4 759</b>	<b>3 243</b>	<b>72 981</b>
<b>Redovisat värde per 31 december 2020</b>	<b>18 000</b>	<b>36 580</b>	<b>2 873</b>	<b>4 490</b>	<b>61 943</b>

1) Byggnader och mark inkluderar nyttjanderättstillgångar om 5 152 (5 657) ((45)) Mkr, Maskiner och inventarier inkluderar nyttjanderättstillgångar om 816 (558) ((96)) Mkr och Pågående arbeten inkluderar nyttjanderättstillgångar om — (23) ((22)) Mkr. För mer information avseende nyttjanderättstillgångar, se Not 7 – Leasing.

2) Årets avskrivningar inkluderar nedskrivningar om -22 (-10) ((-66)) 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 2 (5) ((—)) Mkr. Byggnader inkluderar kapitaliserade utvecklingskostnader om — (8) ((79)) Mkr.

5) -11 618 (—) ((—)) Mkr av redovisade anskaffningsvärden och 5 024 (—) ((—)) Mkr av redovisade ackumulerade avskrivningar, varav nettovärde -6 594 (—) ((—)) Mkr har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

6) Årets avskrivningar relaterat till Byggnader och mark inkluderar nyttjanderättstillgångar med -994 (-981) ((—)) Mkr samt Maskiner och inventarier inkluderar nyttjanderättstillgångar med -277 (-221) ((—)) Mkr.

**NOT 17 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA FORDRINGAR**

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Spärrade bankmedel	133	145	188
Kapitalförsäkringar	379	381	337
Deposition av hyra	50	60	57
Derivat, långfristig del	1 277	214	310
Övriga långfristiga fordringar	607	654	679
Övrigt	2 312	1 799	1 411
<b>Summa</b>	<b>4 758</b>	<b>3 253</b>	<b>2 982</b>

**NOT 18 – VARULAGER****REDOVISNINGSPRINCIPER**

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

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

**VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR**

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

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Råmaterial och förbrukningsmaterial	106	112	145
Varor under tillverkning	7 565	8 359	7 558
Tillgångar under operationell leasing	8 186	8 735	6 886
Färdiga varor och handelsvaror	19 656	21 705	20 574
<b>Summa</b>	<b>35 513</b>	<b>38 911</b>	<b>35 163</b>
Varav inkuransreserv:	-858	-693	-522

1) 968 (→) ((-)) Mkr av redovisade varulager tillgångar har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Kostnad för sålda varor avseende varulagerförändringar som redovisas i resultaträkningen uppgår till 208 121 (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 19 – KUNDFORDRINGAR OCH ÖVRIGA OMSÄTTNINGSTILLGÅNGAR****REDOVISNINGSPRINCIPER**

Kundfordringar redovisas till upplupet anskaffningsvärde minskat med avsättningen för osäkra kundfordringar. En avsättning för förväntade kreditförluster redovisas i samband med att fordringarna redovisas. Avsättningen för kreditförluster innehåller reserver för inträffade och förväntade kreditförluster. En inträffad förlust redovisas när en händelse inträffat som indikerar att kunden inte kommer kunna betala. Den förväntade kreditförlustreserven inkluderar en generell reserv som baseras på makroekonomiska trender i olika länder. I dessa fall har det inte ägt rum någon händelse som indikerar att kunden inte kommer betala.

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Externa kundfordringar	6 182	7 818	7 037
Kundfordringar på närliggande företag	8 594	5 425	6 667
Mervärdesskattfordringar	1 827	2 207	2 702
Förbetalda kostnader och upplupna intäkter	2 305	2 141	2 150
Övriga finansiella fordringar	990	281	1 001
Spärrade bankmedel	103	185	152
Övriga fordringar	4 905	4 041	3 870
<b>Summa<sup>1)</sup></b>	<b>24 906</b>	<b>22 098</b>	<b>23 579</b>

1) 23 (→)((-)) Mkr har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 - Tillgångar och skulder som innehas till försäljning.

Kundfordringar på 14 776 (13 243) ((13 704)) Mkr inkluderar avsättningar för osäkra kundfordringar på 113 (128) ((86)) Mkr samt avsättningar för potentiella framtida kreditförluster på 16 (18) ((20)) Mkr. Per den 31 december 2020 uppgick reserven för kreditförluster för kundfordringar inklusive framtida kreditförluster till 0,86 (1,09) ((0,77)) procent av totala kundfordringar.

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.

<b>Förändringar i reserven för osäkra fordringar specificeras nedan:</b>	<b>2020</b>	2019	2018
Ingående balans 1 januari	128	86	65
Nya avsättningar	57	57	37
Återföringar	-22	-5	-3
Nedskrivningar	-46	-12	-14
Omräkningsdifferens	-4	2	1
<b>Utgående balans 31 december</b>	<b>113</b>	<b>128</b>	<b>86</b>

Åldersanalys av kundfordringar	Kundfordringar ännu ej förfallna	1–30 dagar förfallna	30–90 dagar förfallna	>90 dagar förfallna	Summa
<b>2020</b>					
Kundfordringar brutto	13 742	314	84	749	14 889
Avsättningar för osäkra kundfordringar	-87	—	-1	-25	-113
<b>Kundfordringar netto</b>	<b>13 655</b>	<b>314</b>	<b>83</b>	<b>724</b>	<b>14 776</b>
<b>2019</b>					
Kundfordringar brutto	11 732	454	356	829	13 371
Avsättningar för osäkra kundfordringar	-66	-4	-34	-24	-128
<b>Kundfordringar netto</b>	<b>11 666</b>	<b>450</b>	<b>322</b>	<b>805</b>	<b>13 243</b>
<b>2018</b>					
Kundfordringar brutto	12 787	263	380	360	13 790
Avsättningar för osäkra kundfordringar	-15	-1	-59	-11	-86
<b>Kundfordringar netto</b>	<b>12 772</b>	<b>262</b>	<b>321</b>	<b>349</b>	<b>13 704</b>

## NOT 20 – FINANSIELLA RISKER OCH FINANSIELLA INSTRUMENT

### REDOVISNINGSPRINCIPER

#### 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 – Anställda och ersättningar).

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

Det verkliga värdet för en finansiell tillgång eller skuld speglar risken för utebliven fullgörande 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 koncernens egen kreditrisk baseras på PD för Volvo Car ABs kreditsswappar.

#### Initial redovisning i samt borttagande från balansräkningen

Finansiella tillgångar och skulder redovisas i balansräkningen när koncernen blir part i de avtalsmässiga villkoren, dvs på transaktionsdagen.

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

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

#### Klassificering av finansiella tillgångar och skulder

Derivatinstrument samt vissa egetkapitalinstrument redovisas till verkligt värde via resultaträkningen.

Räntebärande finansiella tillgångar kategoriseras antingen som;

- Finansiella tillgångar redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

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

Koncernen klassificerar finansiella skulder i följande kategorier:

- Finansiella skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen
- Övriga finansiella skulder

#### Finansiella tillgångar och skulder redovisade till verkligt värde via resultaträkningen

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

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

#### Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

Tillgångar i denna kategori består av kundfordringar, övriga finansiella tillgångar samt kortfristig inlåning i banker som klassificeras som kortfristiga placeringar och likvida medel. 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. 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.

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

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 omsättnings-tillgång 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.

#### IBOR reformen

I de fall då koncernen tillämpar säkringsredovisning med avseende på hantering av ränterisk så är både den säkrade posten samt säkringsinstrumentet utsatt för förändringar i EURIBOR. I och med IBOR reformen så kommer vissa rörliga räntor (IBOR) ändras till alternativt framtagna riskfria räntor (ARR). I och med att EURIBOR förväntas finnas kvar (i och med att denna redan är reformerad), så kommer samtliga säkringsförhållande att förbli 100 procent effektiva och någon effekt i resultaträkningen kommer inte att uppstå.

När det gäller säkringsförhållande är koncernen utsatt för förändringar i EURIBOR vilket nämnts ovan. Det finns en EUR obligation i säkringsförhållande med ett verkligt värde swap som förfaller under 2021 och därmed förväntas ingen effekt av IBOR reformen. Emellertid är koncernen fortsatt utsatt för ränterisker relaterat till båda referensräntorna EURIBOR och STIBOR.

- EURIBOR: denna referensränta har reformerats och planeras inte att avslutas
- STIBOR: förväntas också användas fortsättningsvis.

Under tiden arbetet pågår med att formalisera varianter av riskfria referensräntor (exempelvis EŞTR för EURIBOR) så förväntar sig

koncernen i det korta perspektivet att kunna fortsätta att använda de båda referensräntorna.

När det gäller skuldinstrument med rörlig ränta så har dessa enbart emitterats uttryckta i SEK (FRNs – floating rate notes) och den relevanta referensräntan (STIBOR) förväntas fortleva så ingen effekt förväntas avseende dessa finansiella instrument. Dessa FRN förfaller efter 2021 och har inte säkrats med några finansiella derivat.

När det gäller koncernens finansiella derivat så innehas enbart en ränteswap baserad på EURIBOR och denna utgör säkringsinstrumentet i en verklig värdesäkring avseende en fastränteobligation i EUR. Både obligationen (säkrad post) och säkringsinstrumentet förfaller till betalning 2021 och av denna anledning kommer det inte att uppstå någon effekt till följd av IBOR reformen. Koncernen innehar vidare ränteswapar baserade på EURIBOR som används som säkringsinstrument vad gäller obligationer uttryckta i EUR och som löper med fast ränta och som förfaller till betalning efter år 2021. Varken obligationerna eller säkringsinstrumenten ingår i något säkringssamband. Oavsett, så bedömer koncernen att det inte kommer att uppstå några effekter av eventuella framtida förändringar av referensräntorna. Detta i och med att de fasta utflödena av likvida medel hänförliga till obligationerna matchas med fasta inflöden av likvida medel hänförliga till ränteswapar, innebärande att det enbart föreligger en risk avseende det rörliga benet i swappen.

Koncernen kommer fortsatt att övervaka IBOR övergången.

## VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

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

- **Tillämpad affärsmodell vad gäller värdering av räntebärande tillgångar:** Det huvudsakliga syftet vad gäller innehavet av räntebärande tillgångar är att erhålla avtalsenliga kassaflöden bestående av ränta och nominellt belopp. Räntebärande tillgångar säljs inte i den omfattning som krävs för att 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.
- **Andra långfristiga värdepappersinnehav – redovisning av verkligt värdeförändringar** koncernen innehar noterade och icke noterade aktier, onoterade optioner och så kallade earn-out aktier. De onoterade optionerna värderas i enlighet med Black & Scholes och den variabel som främst inverkar på värdet av dessa finansiella instrument är huruvida de satta intjäningskriterierna kommer att uppfyllas och när samt den riskfria räntan samt den underliggande aktiens volatilitet. Koncernen innehar vidare onoterade aktier och dessa är svåra att löpande värdera till verkligt värde eftersom det sällan sker transaktioner i dessa instrument. Principen är att omvärdera dem då det finns underliggande information som påvisar en värdeförändring, till exempel underliggande transaktioner. Earn-out aktierna värderas utifrån sannolikheten att koncernen kommer att uppfylla kontraktuella intjäningskriterier.

### Covid-19

Under 2020 har covid-19-pandemin haft en betydande inverkan på såväl människor som samhällen och företag. Viruset har fortsatt sprida sig globalt och på flera håll i världen är situationen fortfarande allvarlig. Pandemin har påverkat Volvo Cars verksamhet på flera sätt. Redan tidigt under året vidtogs flertalet åtgärder innefattande tillfälliga nedstängningar av fabriker, anpassningar av arbetsmiljön i fabri-

ker och kontor samt erbjudanden om att arbeta hemifrån i de fall det är möjligt. Allt för att värna om medarbetarnas hälsa och säkerhet.

Den ekonomiska påverkan var störst under första halvåret, då produktionsstörningar i kombination med en kraftig nedgång av efterfrågan ledde till minskade försäljningsvolymerna med ett försämrat resultat och kassaflöde som följd. För att motverka de negativa effekterna stängdes fabriker tillfälligt runt om i världen. Inledningsvis stängdes de kinesiska fabriker, direkt efter det kinesiska nyåret, och där efter även fabriker i Belgien, Sverige och USA. Samtliga fabriker återgick dock i produktion efter en relativt kort period, när såväl medarbetarnas säkerhet som materialförsörjningen hade tryggats. För att minska kostnaderna på längre sikt vidtogs ytterligare åtgärder och kostnadsbesparingsprogram, främst inom material- och fasta kostnader. Vidare lades ett varsel om 1 300 tjänster, vilket i slutändan ledde till en minskning om 650 anställda i Sverige.

De vidtagna åtgärderna var avgörande för Volvo Cars snabba återhämtning. Under en svår tid visade även koncernens medarbetare, leverantörer och återförsäljare på en anmärkningsvärd initiativförmåga genom att införa nya sätt att arbeta för att säkerställa leveranser, service och underhåll i enlighet med kundernas behov. I kombination med en ökad efterfrågan, ledde detta till att Volvo Cars under andra halvåret visade de bästa försäljningsvolymerna i bolagets historia. Volvo Cars två största marknader, Kina och USA, lyckades för helåret återhämta förlorade försäljningsvolymerna på grund av covid-19 -relaterade nedstängningar under det första halvåret och försäljningen för helåret ökade.

Återhämtningen med avseende på försäljning, en stark likviditet vid årets slut och de kostnadsbesparingsprogram som implementerats under året ger en stabil grund för framtiden. Volvo Cars följer kontinuerligt utvecklingen av covid-19 och hoppas att pandemins effekter på människor och samhällen runt om i världen skall minska i förhållande till 2020 med hjälp av de vacciner som just nu distribueras. Fram till dess fortsätter Volvo Cars primära fokus att vara hälsa och säkerhet för sina medarbetare och åtgärder vidtas löpande för att följa myndigheters olika krav.

### 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 översyn vartannat år eller vid behov. Policyn är inriktad på att minimera påverkan från fluktuerande finansmarknader på koncernens finansiella resultat. Att policyn efterlevs följs upp kontinuerligt och denna uppföljning rapporteras månadsvis till CFO samt ingår i treasuryfunktionens rapportering till styrelsen. Det finns ett larmsystem i det dagliga arbetet som säkerställer att givna mandat efterlevs.

### Valutarisk

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

Valutarisken är hänförlig till:

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



**Transaktionsrisk****Koncernens Finanspolicy**

Valutatransaktionsrisken uppkommer på grund av kassaflöden i andra valutor än koncernvalutan SEK. Försäljning till olika marknader kombinerat med att inköp görs i olika valutor utgör transaktionsexponeringen.

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

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

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

**Status vid periodens slut**

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

	Inflöde			Utflöde		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018
CNY	27%	24%	23%	27%	25%	27%
EUR	25%	28%	28%	48%	50%	49%
GBP	7%	7%	7%	1%	1%	1%
JPY	3%	3%	3%	8%	7%	7%
USD	19%	19%	20%	11%	12%	10%
Övriga	19%	19%	19%	5%	5%	6%

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

CFaR vid årsskiftet för det kommande årets kassaflöden, exklusive valutasäkringar, var cirka 4 (4) ((5)) Mkr. Tabellen nedan visar andelen av de prognosticerade kassaflödena i utländsk valuta som är säkrade, uttryckt i både nominella termer och i CFaR.

	0–12 månader		
	2020	2019	2018
Nominell hedge, %	50	44	42
CFaR hedge %	41	49	46
	13–24 månader		
	2020	2019	2018
Nominell hedge, %	19	19	20
CFaR hedge %	13	22	45
	25–48 månader		
	2020	2019	2018
Nominell hedge, %	1	6	8
CFaR hedge %	1	11	19

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

Löptid	AUD	CAD	CHF	CNH	DKK	EUR	GBP	JPY	KRW	NOK	TWD	RUB	USD
1–12 månader	-340	-378	-240	300	-480	2 291	-819	58 550	-398 639	-1 734	-6 174	-2 000	-1 472
13–24 månader	-94	-101	-148	—	-280	514	-539	21 800	-81 102	-50	-1 597	—	-870
25–36 månader	—	—	-48	—	—	11	-110	—	—	—	—	—	-80
37–48 månader	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Den genomsnittliga löptiden för valutakontrakt var 10 (13) ((14)) månader. Marknadsvärdet för utestående derivat per 31 december 2020 var 578 (-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 2020 och redovisas i resultaträkningen i den period under vilken de säkrade prognostiserade transaktionerna påverkar densamma, vilket framgår i löptidsanalysen ovan.

Säkringsreserven avseende kassaflödessäkringar uppgår den 31 december 2020 till 578 (-5 458) ((-2 318)) Mkr före skatt. Förändringen i reserven mellan 31 december 2019 och 31 december 2020 uppgår till 6 036 (-3 140) ((-3 926)) Mkr före skatt, vilket redovisas i övrigt totalresultat 2020. Balansen om 577 (-5 458) ((-2 319)) 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	2020	2019	2018
Säkringsreserv	578	-5 458	-2 318
<b>Redovisat i övrigt totalresultat</b>	<b>578</b>	<b>-5 458</b>	<b>-2 318</b>
Tidsvärde i optioner och cross currency optioner	-1	—	-1
<b>Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader</b>	<b>-1</b>	<b>—</b>	<b>-1</b>
<b>Totalt verkligt värde</b>	<b>577</b>	<b>-5 458</b>	<b>-2 319</b>

## Status vid årets slut

Tabellen nedan visar omräkningsrisken av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet per 31 december:

2020	CNY	EUR	USD	JPY	MYR	Other	Totalt
Investeringar i utlandsverksamhet (Mkr)	30 815	9 115	1 026	936	698	2 407	44 997
<b>Omräkningsrisk</b>	<b>30 815</b>	<b>9 115</b>	<b>1 026</b>	<b>936</b>	<b>698</b>	<b>2 407</b>	<b>44 997</b>
2019	CNY	EUR	USD	JPY	MYR	Other	Totalt
Investeringar i utlandsverksamhet (Mkr)	28 962	5 141	3 354	1 017	843	2 986	42 303
<b>Omräkningsrisk</b>	<b>28 962</b>	<b>5 141</b>	<b>3 354</b>	<b>1 017</b>	<b>843</b>	<b>2 986</b>	<b>42 303</b>
2018	CNY	EUR	USD	JPY	MYR	Other	Totalt
Investeringar i utlandsverksamhet (Mkr)	21 731	4 465	2 239	959	487	2 795	32 676
<b>Omräkningsrisk</b>	<b>21 731</b>	<b>4 465</b>	<b>2 239</b>	<b>959</b>	<b>487</b>	<b>2 795</b>	<b>32 676</b>

**Omräkningsrisker****Koncernens Finanspolicy**

Koncernens omräkningsrisk hänför sig till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet samt omräkning av tillgångar och skulder i utländsk valuta som är hänförliga till den operativa verksamheten. Denna exponering kan generera en positiv eller negativ påverkan på övrigt totalresultat i form av en omräkningsdifferens. Omräkningsrisk hänförlig till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet kan generera en positiv eller negativ påverkan på övrigt totalresultat i form av en omräkningsdifferens. Vid omräkning av tillgångar och skulder i utländsk valuta som är hänförliga till den operativa verksamheten, såsom kundfordringar, leverantörsskulder och garantiavsättningar, uppstår en valutakurseffekt som påverkar rörelseresultatet. All omräkning av finansiella poster påverkar finansnettot.

Omräkningsriskerna hanteras huvudsakligen genom att matcha skuldernas och tillgångarnas valutasammansättning eller 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 450 (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 omräkningsdifferensen på nettoinvesteringar i utlandsverksamheter var -3 401 (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 2020 till -252 (-620) ((-482)) Mkr före skatt. Ingen ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2020, 2019 och 2018.

Verkligt värde avseende finansiella instrument för säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet	2020	2019	2018
Säkringsreserv	-252	-620	-482
<b>Redovisat i övrigt totalresultat</b>	<b>-252</b>	<b>-620</b>	<b>-482</b>
<b>Totalt verkligt värde</b>	<b>-252</b>	<b>-620</b>	<b>-482</b>

**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/branschjämförelse och företagsspecifika riskfaktorer. Kapitalstrukturen ska analyseras regelbundet som en del av den totala finansiella rapporteringsprocessen. Målet på längre sikt är att kapitalstrukturen skall möjliggöra en 'investment grade' kreditvärdering. För närvarande har koncernen en extern rating från Moody's på Ba1 och från Standard & Poors på BB+. Soliditeten per 31 december uppgick till 26,8 (26,2) ((29,0)) procent, varav eget kapital uppgick till 70 418 (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 oktober 2020 utfärdades koncernens första gröna obligation på finansmarknaden, uppgående till MEUR 500 nominellt. En ny två-årig kreditfacilitet uppgående till 4 000 Mkr avtalades med Svensk Exportkredit i maj 2020. Det finns möjlighet till ett års förlängning. Lånebeloppet har utnyttjats till fullo.

Koncernens utestående obligationslån och skulder till kreditinstitut, exklusive skulder hänförliga till leasingavtal och kapitaliserade transaktionskostnader, uppgick vid årsskiftet 2020 till 34 453 (30 359) ((23 615)) Mkr. Återstående genomsnittlig löptid för utestående kreditfaciliteter var 2,8 (3,0) ((3,4)) år. Skulder som förfaller inom de närmaste tolv månaderna uppgick vid årets slut till 22 procent. 51 procent av koncernens långfristiga skulder är föremål för omfinansiering inom tre år och aktiviteter för att åtgärda detta pågår.

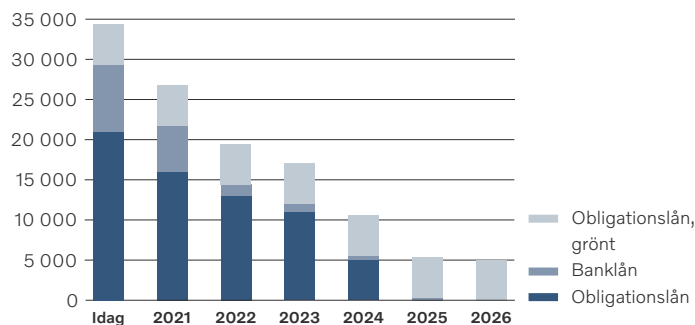
Tabellen nedan visar utestående lån vid årsskiftet.

Externa lån 2020	Valuta- slag	Nominellt belopp i respektive valuta (miljoner)	SEK (miljoner)
Banklån	USD	443	3 620
Banklån	SEK	4 200	4 200
Obligationslån	EUR	1 600	16 038
Obligationslån	SEK	5 000	5 000
Obligationslån, grönt	EUR	500	5 012
Övrigt	SEK	583	583
<b>Totalt</b>			<b>34 453</b>

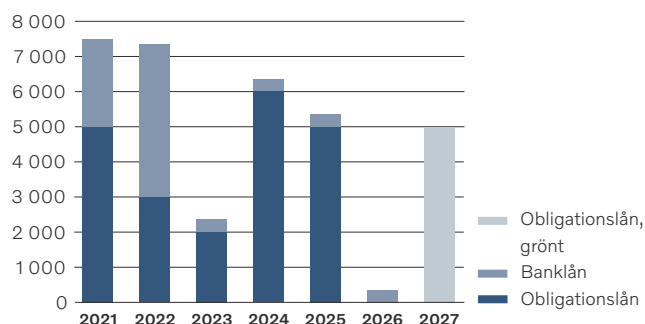
Externa lån 2019	Valuta- slag	Nominellt belopp i respektive valuta (miljoner)	SEK (miljoner)
Banklån	USD	642	5 978
Banklån	SEK	1 900	1 900
Obligationslån	EUR	1 600	16 730
Obligationslån	SEK	5 000	5 000
Övrigt	SEK	751	751
<b>Totalt</b>			<b>30 359</b>

Externa lån 2018	Valuta- slag	Nominellt belopp i respektive valuta (miljoner)	SEK (miljoner)
Banklån	USD	808	7 227
Banklån	SEK	2 100	2 100
Obligationslån	EUR	1 000	10 253
Obligationslån	SEK	3 000	3 000
Övrigt	SEK	1 035	1 035
<b>Totalt</b>			<b>23 615</b>

**Utestående obligationer och skulder till kreditinstitut  
(vid varje års slut), 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 huruvida villkoren i de finansiella avtalen är uppfyllda. Vid årsskiftet 2020, 2019 och 2018 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 säsongs-mässig volatilitet vad gäller likviditetsbehov ska koncernen alltid ha tillgång till avtalade kreditfaciliteter eller fria likvida medel motsvarande minst 15 procent av omsättningen. Kassaflödesprognoserna för de löpande tolv månaderna ligger till grund för bedömningen avseende likviditetsriskhanteringen.

Koncernen har följande outnyttjade avtalade kreditfaciliteter	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
– Löper ut senare än ett år men inom 5 år	23 698	13 593	13 328
– Löper ut senare än 5 år	1 002	—	—
<b>Totalt</b>	<b>24 700</b>	<b>13 593</b>	<b>13 328</b>

**Status vid årets slut**

Vid årsskiftet 2020 hade koncernen avtalade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar på 94 379 (69 109) (55 075) Mkr vilket utgör ca 36 (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.

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

	2020				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	Upp till 3 mån	3 månader till 1 år	1-5 år	Över 5 år
<b>Tillgångar</b>												
Fordringar på moderbolag	—	—	—	—	—	—	54	—	—	—	54	—
Andra långfristiga värdepappersinnehav	—	—	243	464	—	—	—	—	—	—	—	—
Derivatinstrument	—	—	1 261	16	—	—	214	—	—	—	310	—
Övriga långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	—	—	2 809	483	—	—	2 285	558	—	—	1 970	574
<b>Summa finansiella anläggningstillgångar</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>4 313</b>	<b>963</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>2 553</b>	<b>558</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>2 334</b>	<b>574</b>
Kundfordringar	13 957	819	—	—	12 100	1 143	—	—	12 751	953	—	—
Derivatinstrument	210	508	—	—	51	70	—	—	356	549	—	—
Övriga omsättnings-tillgångar <sup>1)</sup>	1 982	3 035	—	—	993	3 108	—	—	1 289	2 560	—	—
Kortfristiga placeringar	2 639	5 448	—	—	1 134	2 384	—	—	—	1 577	—	—
Likvida medel	61 592	—	—	—	51 997	—	—	—	40 170	—	—	—
<b>Summa kortfristiga finansiella tillgångar</b>	<b>80 380</b>	<b>9 810</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>66 275</b>	<b>6 705</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>54 566</b>	<b>5 639</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Summa finansiella tillgångar</b>	<b>80 380</b>	<b>9 810</b>	<b>4 313</b>	<b>963</b>	<b>66 275</b>	<b>6 705</b>	<b>2 553</b>	<b>558</b>	<b>54 566</b>	<b>5 639</b>	<b>2 234</b>	<b>574</b>
<b>Skulder</b>												
Obligationslån <sup>2)</sup>	138	319	12 308	10 228	134	402	17 682	5 318	90	271	8 928	5 315
Skulder till kreditinstitut <sup>2)</sup>	—	—	5 758	223	—	—	4 137	642	—	—	7 775	1 157
Derivatinstrument	—	—	300	—	—	—	2 455	—	—	—	1 610	—
Övriga långfristiga räntebärande skulder <sup>3)</sup>	—	—	2 975	1 756	—	—	3 050	1 942	—	—	—	—
Övriga långfristiga skulder <sup>1)</sup>	—	—	4 657	5	—	—	2 535	6	—	—	2 944	54
<b>Summa finansiella skulder</b>	<b>138</b>	<b>319</b>	<b>25 998</b>	<b>12 212</b>	<b>134</b>	<b>402</b>	<b>29 859</b>	<b>7 908</b>	<b>90</b>	<b>271</b>	<b>21 257</b>	<b>6 526</b>
Obligationslån <sup>2)</sup>	—	5 086	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skulder till kreditinstitut <sup>2)</sup>	357	2 294	—	—	446	3 903	—	—	406	2 156	—	—
Leverantörsskulder	45 451	1 184	—	—	43 369	1 507	—	—	38 738	4 895	—	—
Derivatinstrument	1 076	629	—	—	1 143	2 311	—	—	663	1 178	—	—
Övriga kortfristiga räntebärande skulder <sup>3)</sup>	281	879	—	—	258	815	—	—	—	—	—	—
Övriga kortfristiga skulder <sup>1)</sup>	4 681	7 529	—	—	5 499	8 440	—	—	3 882	8 089	—	—
<b>Summa kortfristiga finansiella skulder</b>	<b>51 846</b>	<b>17 601</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>50 715</b>	<b>16 976</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>43 689</b>	<b>16 318</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Summa finansiella skulder</b>	<b>51 984</b>	<b>17 920</b>	<b>25 998</b>	<b>12 212</b>	<b>50 849</b>	<b>17 378</b>	<b>29 859</b>	<b>7 908</b>	<b>43 779</b>	<b>16 589</b>	<b>21 257</b>	<b>6 526</b>

1) Förskottsbetalningar såväl som lagstadgade fordringar och skulder exkluderade.

2) Inklusiv ränta.

3) Från 2019 inkluderas leasingkulder 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 2020 bestod koncernens räntebärande tillgångar av likvida medel som fördelades mellan bankmedel, kortfristig inlåning och kortfristiga placeringar. Den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar var mindre än en månad. Den genomsnittliga räntebindningstiden på utestående lån var 24 (23) ((20)) månader. Vid årsskiftet var genomsnittlig löptid på nettopositionen 22 (21) ((19)) månader. Den genomsnittliga lånekostnaden uppgick till 2,5 (2,9) ((3,2)) procent.

I syfte att hantera ränterisken, använder koncernen ränteswappar.

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

Räntekänslighet, effekt på finansnettot	2020	2019	2018
Marknadsränta +1%	-22	-69	-44
Marknadsränta -1%	17	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 värdejustering. 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 5 017 (5 229) ((5 105)) Mkr. En verkligt värde justering relaterad till obligationens räntekomponent ingår i det redovisade värdet. Verkligt värdejusteringen uppgår till 7 (20) ((14)) Mkr.

**Hantering av råvaruprisrisk**

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

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

**Koncernens Finanspolicy**

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 2020 uppgick koncernens kostnader för råmaterial till 17 369 (15 699) ((16 000)) Mkr. En förändring på en procent i råvarupriserna har en påverkan på rörelseresultatet på ca 105 (157) ((159)) Mkr.

Koncernen hanterar prisförändringar på koppar genom termins- och forwardkontrakt

**Elpriserisk**

Koncernen hanterar prisförändringar på el genom att använda terminskontrakt. De säkrade högst sannolika prognostiserade eltransaktionerna förväntas inträffa i ett givet kalenderkvartal under de kommande 48 månaderna.

Säkringsinstrumenten som används är bilaterala OTC kontrakt.

En förändring på en procent i spotpriset på el har en påverkan på övrigt totalresultat på 2 (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 2020 till 12 (31) ((109)) Mkr före skatt. Ineffektivitet har påverkat nettoresultatet för 2020 med -1 (-) ((-)) Mkr.

Verkligt värde avseende derivat för säkring av råvaruprisrisk	2020	2019	2018
Säkringsreserv	12	31	109
<b>Redovisat i övrigt totalresultat</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>109</b>
Ej identifierad för säkringsredovisning	—	—	—
<b>Redovisat i övriga rörelseintäkter och rörelsekostnader</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Totalt verkligt värde</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>109</b>

**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 kreditvärderingsinstituterna och ISDA-avtal krävs för alla motparter med vilka derivatkontrakt ingåtts. För treasuryfunktionens motparter fastställs limiter utifrån dess kreditvärdering och utnyttjandet av limiterna följs upp. Kortfristig inlåning fördelas mellan banker. För att sprida kreditrisken är dotterbolagens banktillgodohavanden diversifierade.

**Status vid årets slut**

Maximal exponering för kreditrisk på finansiella motparter uppgår per den 31 december 2020 till 71 674 (55 850) ((42 962)) vilket inkluderar värdet av likvida medel 61 592 (51 997) ((40 170)) Mkr, investeringar i kortfristiga placeringar 8 087 (3 518) ((1 577)) Mkr samt verkligt värde av utestående derivattillgångar 1 995 (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).



Utestående nettopositioner för derivatinstrument	Brutto	Netto- redovisas i balans- räkningen	Netto i balans- räkningen	Kvitt- nings- avtal	Netto- position
<b>31 december 2020</b>					
Derivat tillgångar	1 995	—	1 995	-1 384	611
Derivatskulder	2 005	—	2 005	-1 384	621
<b>31 december 2019</b>					
Derivat tillgångar	335	—	335	-250	85
Derivatskulder	5 909	—	5 909	-250	5 659
<b>31 december 2018</b>					
Derivat tillgångar	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 rembursar 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 omsättnings-tillgångar.

### 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).

De flesta derivatinstrument och företagscertifikat som koncernen innehar per 31 december 2020 tillhör nivå 2. Andra långfristiga värdepappersinnehav uppgår till 2 449 (296) ((190)) Mkr varav 1 208 (—) ((—)) Mkr är innehav som är tillhör kategorin nivå 1 och 1 241 (296) ((190)) Mkr är kategoriserad som nivå 3 instrument. Det mest väsentliga innehavet av nivå 3 instrument utgörs av onoterade optioner och earn-out aktier i det noterade bolaget Luminar, instrument som erhöles när bolaget noterades.

Värderingen av dessa finansiella instrument baseras på:

- Sannolikheten att de kontraktuella kraven kommer att uppfyllas samt när i tiden som detta kommer att ske
- Riskfri ränta
- Den underliggande aktiens volatilitet

Koncernen innehar också aktier i det sedan december 2020 noterade företaget Luminar. Innan noteringen kategoriserades innehavet som ett nivå 3 innehav men i och med noteringen har instrumentet omvandlats till ett nivå 1 innehav, det vill säga att de värderas baserat på tillgängliga marknadsvärden. Några andra överföringar mellan de olika värderingskategorierna har inte ägt rum under räkenskapsåret. Värdet på optionerna och earn-out aktierna uppgår per 31 december 2020 till 874 (—) ((—)) Mkr och värdeförändringen har redovisats som finansiell intäkt i resultaträkningen till ett värde av 874 (—) ((—)) Mkr. Optionerna var per 31 december 2020 "deep in the money" och lösenpriset var betydligt lägre än kursen på instrumentet. Värdeförändringen under perioden uppgick till det redovisade värdet per 31 december. Koncernen innehar även onoterade nivå 3 aktier. Dessa innehav omvärderas när det finns tillgänglig information som påvisar en värdeförändring, det kan vara så att det har ägt rum transaktioner i instrumentet under den innevarande perioden.

### Känslighetsanalys optioner (Mkr)

Volatilitet	Sannolikhet av uppfyllande av kontraktuella krav				
	-10%	-5%	0%	5%	10%
<b>70%</b>	605	654	703	752	801
<b>75%</b>	607	656	705	754	803
<b>80%</b>	608	658	707	757	806
<b>85%</b>	611	660	710	759	809
<b>90%</b>	613	662	712	762	811

### Beräkning av verkligt värde

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

## HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

<b>31 december 2020</b>	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3	<b>Summa</b>
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 907	—	1 907
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	4	—	4
Derivatinstrument för säkring av ränterisk	—	42	—	42
Råvaruderivat	—	42	—	42
Företagscertifikat <sup>1)</sup>	—	1 526	—	1 526
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	1 208	—	1 241	2 449
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 208</b>	<b>3 521</b>	<b>1 241</b>	<b>5 970</b>
Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden	—	1 341	—	1 341
Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder	—	634	—	634
Råvaruderivat	—	30	—	30
<b>Summa skulder</b>	<b>—</b>	<b>2 005</b>	<b>—</b>	<b>2 005</b>
<b>31 december 2019</b>	<b>Nivå 1</b>	<b>Nivå 2</b>	<b>Nivå 3</b>	<b>Summa</b>
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 <sup>1)</sup>	—	7 321	—	7 321
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	—	—	296	296
<b>Summa tillgångar</b>	<b>—</b>	<b>7 656</b>	<b>296</b>	<b>7 952</b>
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
<b>Summa skulder</b>	<b>—</b>	<b>5 909</b>	<b>—</b>	<b>5 909</b>
<b>31 december 2018</b>	<b>Nivå 1</b>	<b>Nivå 2</b>	<b>Nivå 3</b>	<b>Summa</b>
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 <sup>1)</sup>	—	2 152	—	2 152
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	—	—	190	190
<b>Summa tillgångar</b>	<b>—</b>	<b>3 367</b>	<b>190</b>	<b>3 557</b>
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
<b>Summa skulder</b>	<b>—</b>	<b>3 451</b>	<b>—</b>	<b>3 451</b>

1) Varav 750 (1 101) ((1 064)) Mkr redovisas som kortfristiga placeringar i balansräkningen och 776 (6 220) ((1 088)) Mkr redovisas som likvida medel.

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

Finansiella tillgångar och skulder fördelade per kategori	Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen				Övriga skulder	Summa	Verkligt värde
	Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel	Derivat som används i säkringsredovisning	Finansiella skulder	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde			
<b>31 december 2020</b>							
Fordringar på moderbolag	—	—	—	—	—	—	—
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	2 449	—	—	—	—	2 449	2 449
Övriga långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	—	—	—	3 292	—	3 292	3 292
Kundfordringar och andra fordringar	—	—	—	14 776	—	14 776	14 776
Derivatinsstrument	181	1 814	—	—	—	1 995	1 995
Övriga omsättningstillgångar <sup>1)</sup>	—	—	—	5 017	—	5 017	5 017
Kortfristiga placeringar	750	—	—	7 337	—	8 087	8 087
Likvida medel	776	—	—	60 816	—	61 592	61 592
<b>Summa finansiella tillgångar</b>	<b>4 156</b>	<b>1 814</b>	<b>—</b>	<b>91 238</b>	<b>—</b>	<b>97 208</b>	<b>97 208</b>
Obligationslån och skulder till kreditinstitut <sup>2)</sup>	—	—	—	—	34 361	34 361	35 252
Övriga långfristiga skulder <sup>1)</sup>	—	—	154	—	4 508	4 662	4 662
Leverantörsskulder	—	—	—	—	46 635	46 635	46 635
Derivatinstrument	782	1 223	—	—	—	2 005	2 005
Övriga kortfristiga skulder <sup>1)</sup>	—	—	—	—	12 210	12 210	12 210
<b>Summa finansiella skulder</b>	<b>782</b>	<b>1 223</b>	<b>154</b>	<b>—</b>	<b>97 714</b>	<b>99 873</b>	<b>100 764</b>
<b>31 december 2019</b>							
Fordringar på moderbolag	—	—	—	54	—	54	54
Andra långsiktiga värdepappersinnehav	296	—	—	—	—	296	296
Övriga långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	—	—	—	2 844	—	2 844	2 844
Kundfordringar och andra fordringar	—	—	—	13 243	—	13 243	13 243
Derivatinsstrument	71	264	—	—	—	335	335
Övriga omsättningstillgångar <sup>1)</sup>	—	—	—	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
<b>Summa finansiella tillgångar</b>	<b>7 687</b>	<b>264</b>	<b>—</b>	<b>68 438</b>	<b>—</b>	<b>76 389</b>	<b>76 389</b>
Obligationslån och skulder till kreditinstitut <sup>2)</sup>	—	—	—	—	30 237	30 237	31 163
Övriga långfristiga skulder <sup>1)</sup>	—	—	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 <sup>1)</sup>	—	—	—	—	13 916	13 916	13 916
<b>Summa finansiella skulder</b>	<b>219</b>	<b>5 690</b>	<b>122</b>	<b>—</b>	<b>91 449</b>	<b>97 480</b>	<b>98 406</b>
<b>31 december 2018</b>							
Fordringar på moderbolag	—	—	—	54	—	54	54
Övriga långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	—	—	—	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 <sup>1)</sup>	—	—	—	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
<b>Summa finansiella tillgångar</b>	<b>2 249</b>	<b>1 118</b>	<b>—</b>	<b>59 746</b>	<b>—</b>	<b>63 113</b>	<b>63 113</b>
Obligationslån och skulder till kreditinstitut <sup>2)</sup>	—	—	—	—	23 648	23 648	23 687
Övriga långfristiga skulder <sup>1)</sup>	—	—	312	—	2 687	2 999	2 999
Leverantörsskulder	—	—	—	—	46 633	43 633	43 633
Derivatinstrument	124	3 327	—	—	—	3 451	3 451
Övriga kortfristiga skulder <sup>1)</sup>	—	—	—	—	11 971	11 971	11 971
<b>Summa finansiella skulder</b>	<b>124</b>	<b>3 327</b>	<b>312</b>	<b>—</b>	<b>81 939</b>	<b>85 702</b>	<b>85 741</b>

1) Förskottsbetalningar såväl som lagstadgade fordringar och skulder exkluderade

2) Det bokförda värdet av obligationslånen presenteras ovan inklusive en verkligt värdejustering uppgående till 7 (20) ((14)) Mkr, vilken är hänförlig till verkligt värdesäkring, se "redovisningsprinciper" i denna not. 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.

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

	31 dec 2020		31 dec 2019		31 dec 2018	
	Nominellt belopp	Verkligt värde	Nominellt belopp	Verkligt värde	Nominellt belopp	Verkligt värde
<b>Nominellt belopp och verkligt värde för derivat</b>						
<b>Derivatinstrument för säkring av valutarisk hänförlig till finansiella tillgångar och skulder</b>						
<i>Valutaswappar och valutaterminer</i>						
– fordran <sup>1)</sup>	1 152	5	5 931	38	11 273	81
– skuld <sup>2)</sup>	30 272	–634	16 999	–211	13 928	–122
<b>Delsumma</b>	<b>31 424</b>	<b>–629</b>	<b>22 930</b>	<b>–173</b>	<b>25 201</b>	<b>–41</b>
<b>Derivatinstrument för säkring av valutarisker i framtida kommersiella kassaflöden</b>						
<i>Valutaswappar och valutaterminer</i>						
– fordran <sup>1)</sup>	39 660	1 785	14 409	221	31 900	1 002
– skuld <sup>2)</sup>	32 094	–1 194	64 763	–5 679	61 750	–3 317
<i>Valutaoptioner</i>						
– fordran <sup>1)</sup>	4 297	121	732	3	2 005	5
– skuld <sup>2)</sup>	6 220	–147	1 465	–8	3 152	–10
<b>Delsumma</b>	<b>82 271</b>	<b>565</b>	<b>81 369</b>	<b>–5 463</b>	<b>98 807</b>	<b>–2 320</b>
<b>Derivatinstrument för säkring av ränterisk</b>						
<i>Ränteswappar</i>						
– fordran <sup>1)</sup>	7 518	42	7 774	31	5 876	16
– skuld <sup>2)</sup>	–	–	–	–	–	–
<b>Delsumma</b>	<b>7 518</b>	<b>42</b>	<b>7 774</b>	<b>31</b>	<b>5 876</b>	<b>16</b>
<b>Derivatinstrument för säkring av råvaruprisrisk</b>						
<i>Råvaruderivat</i>						
– fordran <sup>1)</sup>	157	42	494	42	47	111
– skuld <sup>2)</sup>	184	–30	127	–11	3	–2
<b>Delsumma</b>	<b>341</b>	<b>12</b>	<b>621</b>	<b>31</b>	<b>50</b>	<b>109</b>
<b>Summa</b>	<b>121 554</b>	<b>–10</b>	<b>112 694</b>	<b>–5 574</b>	<b>129 934</b>	<b>–2 236</b>

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**

	2020			2019			2018		
	Vinst/förlust	Ränteintäkter	Räntekostnader	Vinst/förlust	Ränteintäkter	Räntekostnader	Vinst/förlust	Ränteintäkter	Räntekostnader
<b>Rapporterat i rörelseresultatet</b>									
<b>Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen</b>									
Derivatinstrument för säkring av valutarisker och råvarurisker i framtida kommersiella kassaflöden återförda från säkringsreserven, inklusive tidsvärde i optioner och cross currency optioner									
	–3 335	–	–	–3 537	–	–	–796	–	–
Elderivat	–	–	–	–	–	–	–2	–	–
<b>Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder</b>									
Kundfordringar/leverantörsskulder <sup>1,2)</sup>	–1 001	–	–	540	–	–	76	–	–
<b>Resultateffekt</b>	<b>–4 336</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–2 997</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–722</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Rapporterat i finansnettot</b>									
<b>Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen</b>									
Derivatinstrument för säkring av valutarisker hänförliga till finansiella tillgångar och skulder									
	–880	–	–	94	–	–	669	–	–
Derivatinstrument för säkring av ränterisk									
	24	17	–	8	15	–	4	11	–
Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen									
	–32	–	–	17	–	–	–96	–	–
Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen <sup>3)</sup>									
	1 948	–	–	–	–	–	–	–	–
Kortfristiga placeringar									
	–133	37	–	24	41	–	117	62	–
<b>Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde och övriga skulder</b>									
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde									
	–384	–	–	241	–	–	408	–	–
Likvida medel <sup>1)</sup>									
	–1 126	377	–	507	466	–	357	333	–
Övriga finansiella skulder inklusive valutaeffekter <sup>1)</sup>									
	2 462	–	–806	–941	–	–928	–1 648	–	–822
<b>Resultateffekt</b>	<b>1 879</b>	<b>431</b>	<b>–806</b>	<b>–50</b>	<b>522</b>	<b>–928</b>	<b>–189</b>	<b>406</b>	<b>–822</b>

1) Summan av intäkter och kostnader från poster som inte värderas till verkligt värde via resultaträkningen uppgår till 2 839 (1 754) ((1 174)) Mkr respektive –3 317 (–1 869) ((–2 470)) Mkr

2) Orealiserade och realiserade valutaeffekter på kundfordringar och leverantörsskulder.

3) Inklusive en verkligt värdejustering vilket är hänförlig till warranter och earn-out aktier i Luminar.

## NOT 21 – KORTFRISTIGA PLACERINGAR OCH LIKVIDA MEDEL

## REDOVISNINGSPRINCIPER

**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 föreligger ingen signifikant risk för större fluktuation i dess värde.

Kortfristiga placeringar	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Företagscertifikat	750	1 101	1 064
Kortfristig inlåning i banker	7 337	2 417	513
<b>Summa</b>	<b>8 087</b>	<b>3 518</b>	<b>1 577</b>
Likvida medel	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Banktillgodohavanden	41 168	29 858	24 730
Kortfristig inlåning i banker	19 648	15 919	14 532
Företagscertifikat	776	6 220	1 088
<b>Summa<sup>1)</sup></b>	<b>61 592</b>	<b>51 997</b>	<b>40 170</b>

1) 96 (–) ((–)) Mkr har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

Likvida medel inkluderar 2 458 (2 537) ((1 913)) Mkr som inte är tillgängliga för användning av koncernen, främst på grund av valuta-restriktioner eller andra rättsliga restriktioner i vissa länder. Därmed är det inte möjligt att 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

## REDOVISNINGSPRINCIPER

**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 Car ABs (publ) 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 om konvertering tas på årstämman.

## 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



**Aktiekapitalet** består av 50 000 000 stamaktier (A-aktier) och 1 138 794 preferensaktier (P-aktier). Varje stamaktie berättigar till tio röster per aktie och varje preferensaktie 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. Dessa preferensaktier klassificerades som eget kapitalinstrument och blev under år 2019 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.

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

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

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

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

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

Vid utgången av 2020 uppgick innehav utan bestämmande inflytande till 11 006 (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 2020 uppgick koncernens totala egna kapital till 70 418 (63 648) ((61 251)) Mkr.

## NOT 23 – ERSÄTTNING TILL ANSTÄLLDA EFTER AVSLUTAD ANSTÄLLNING

### REDOVISNINGSPRINCIPER

#### *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). Beräkningen utförs årligen av oberoende aktuarier. Koncernens åtaganden värderas till nuvärdet av beräknade framtida utbetalningar med användning av en diskonteringsränta som motsvarar räntan på högkvalitativa företagsobligationer, eller när data ej finns tillgängligt, på statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas, och med en löptid som motsvarar de aktuella åtagandena. Mot bakgrund av att Sverige inte har en omfattande marknad för högkvalitativa företagsobligationer har diskonteringsräntan baserats på bostadsobligationer med hög kreditvärdighet vars marknad är stor och likvid. De väsentliga aktuariella antagandena återfinns nedan.

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

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

**Avgångsvederlag**

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

### VIKTIGA UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR

Värdet av förmånsbestämda planer fastställs genom aktuariella beräkningar som baseras på antaganden avseende diskonteringsränta, framtida löneökningar, inflation, dödlighetstal samt demografiska omständigheter. Varje förändring i dessa antaganden påverkar det beräknade värdet på pensionsförpliktelserna. Diskonteringsräntan, som är det mest väsentliga antagandet, grundar sig på marknadsmässig avkastning på högkvalitativa företags- eller statsobligationer noterade i den valuta i vilken förmånen kommer att betalas och med löptider som motsvarar pensionsförpliktelserna. 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 innehåller 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 hänförs till en förmånsbestämd plan som består av flera arbetsgivare och redovisas enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10. För räkenskapsåret 2020 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 2021 betala premier till Alecta om cirka 150 (172) ((167)) Mkr. Koncernens andel av totala sparpremier för ITP2 i Alecta uppgick per den 31 december 2020 till 0,14 (0,28) ((0,30)) procent och koncernens andel av totalt antal aktiva försäkrade uppgick till 1,46 (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, vilka 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 premierreduktioner. Vid utgången av 2020 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 148 (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. Pensionsförmånen 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 ersättningar till anställda efter avslutad anställning redovisas i följande poster i balansräkningen:

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Ersättningar efter avslutad anställning	14 187	12 583	8 425
Övriga avsättningar (Not 24)	379	381	337
<b>Vid årets slut</b>	<b>14 566</b>	<b>12 964</b>	<b>8 762</b>

Tabellerna nedan visar koncernens förpliktelser för ersättningar till anställda efter avslutad anställning, de antaganden som använts för att fastställa dessa förpliktelser, förvaltningstillgångar relaterade till dessa förpliktelser för ersättningar till anställda, samt de belopp som redovisas i resultat- och balansräkningen. Koncernens avsättning för ersättningar till anställda efter avslutad anställning uppgår till 14 566 (12 964) ((8 762)) Mkr. I beloppet ingår kapitalförsäkringar och liknande åtaganden om 379 (381) ((337)) Mkr avseende premiebestämda pensioner i Sverige.

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien
Räkenskapsår som avslutas den	31 dec 2020	31 dec 2020	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2019	31 dec 2019	31 dec 2018	31 dec 2018	31 dec 2018
<b>Belopp redovisade i balansräkningen</b>									
Nuvärde på helt eller delvis fonderade förpliktelser	29 093	20 912	4 297	27 345	19 145	4 227	22 146	15 064	3 784
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	14 906	9 239	3 116	14 762	8 873	3 046	13 721	8 455	2 749
<b>Underskott (överskott) på fonderade planer</b>	<b>14 187</b>	<b>11 673</b>	<b>1 181</b>	<b>12 583</b>	<b>10 272</b>	<b>1 181</b>	<b>8 425</b>	<b>6 609</b>	<b>1 035</b>
<b>Avsättning (tillgång) redovisad i balansräkningen</b>	<b>14 187</b>	<b>11 673</b>	<b>1 181</b>	<b>12 583</b>	<b>10 272</b>	<b>1 181</b>	<b>8 425</b>	<b>6 609</b>	<b>1 035</b>
<b>Huvudsakliga aktuariella antaganden</b>									
<i>Viktade genomsnittliga antaganden för fastställandet av förpliktelseerna</i>									
Diskonteringsränta, %	1,34	1,45	0,73	1,60	1,70	0,85	2,45	2,50	1,82
Löneökningstakt, %	2,98	3,00	2,91	2,97	3,00	2,91	3,09	3,00	3,16
Inflationstakt, %	1,72	1,60	1,75	1,73	1,60	1,75	1,91	1,75	2,00
Pensionsindexeringstakt, %	1,73	1,60	N/A	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 koncernen 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 centralbanks mål, implicit marknadsförväntan och långsiktiga prognoser från analytiker.

Antaganden om livslängd baserar sig på rådgivning lämnade av 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.

	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien
Räkenskapsår som avslutas den	31 dec 2020	31 dec 2020	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2019	31 dec 2019	31 dec 2018	31 dec 2018	31 dec 2018
<b>Förändringar av förpliktelsens nuvärde</b>									
Förpliktelsens nuvärde vid årets början	27 345	19 145	4 227	22 146	15 064	3 784	19 653	12 916	3 450
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	1 030	793	183	670	688	-58	771	565	158
Räntekostnader	430	323	35	542	373	70	490	345	56
Utbetalda ersättningar	-626	-310	-119	-571	-291	-129	-554	-273	-125
Omvärderingar	1 469	961	158	4 284	3 311	490	1 500	1 511	101
Valutakursdifferenser	-555	—	-187	274	—	70	286	—	144
<b>Förmånsförpliktelser vid årets slut</b>	<b>29 093</b>	<b>20 912</b>	<b>4 297</b>	<b>27 345</b>	<b>19 145</b>	<b>4 227</b>	<b>22 146</b>	<b>15 064</b>	<b>3 784</b>
<b>Förändring av förvaltningstillgångarna</b>									
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde vid årets början	14 762	8 873	3 046	13 721	8 455	2 749	13 128	8 135	2 458
Ränteutgifter	236	151	27	346	211	53	446	220	153
Utbetalda ersättningar	-57	—	67	-21	—	61	422	450	55
Omvärderingar	383	215	112	477	207	132	-475	-350	-20
Valutakursdifferenser	-418	—	-136	239	—	51	200	—	103
<b>Förvaltningstillgångarna vid årets slut</b>	<b>14 906</b>	<b>9 239</b>	<b>3 116</b>	<b>14 762</b>	<b>8 873</b>	<b>3 046</b>	<b>13 721</b>	<b>8 455</b>	<b>2 749</b>
<b>Pensionskostnad</b>									
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	1 030	793	183	670	688	-58	771	565	158
Räntekostnad	194	172	8	196	162	17	44	125	-97
Omvärderingar av övriga långfristiga personalersättningar	95	—	94	28	—	25	52	—	50
Administrativa kostnader och skatter	25	—	21	24	—	21	22	—	18
<b>Summa kostnad för förmånsbestämda planer</b>	<b>1 344</b>	<b>965</b>	<b>306</b>	<b>918</b>	<b>850</b>	<b>5</b>	<b>889</b>	<b>690</b>	<b>129</b>
Pensionskostnad för avgiftsbestämda planer	3 299	2 784	272	3 315	2 748	271	3 095	2 624	266
<b>Summa pensionskostnad redovisad i resultaträkningen</b>	<b>4 643</b>	<b>3 749</b>	<b>578</b>	<b>4 233</b>	<b>3 598</b>	<b>276</b>	<b>3 984</b>	<b>3 314</b>	<b>395</b>
Omvärderingar (redovisat i Övrigt totalresultat) relaterade till förmånsbestämda planer	992	745	-47	3 780	3 105	333	1 925	1 861	73
Effekter av ändrade demografiska antaganden	-12	—	—	13	—	—	74	—	78
Effekter av ändrade finansiella antaganden	1 422	1 009	40	3 617	2 756	388	455	651	-91
Erfarenhetsbaserade justeringar	-36	-49	24	625	555	76	920	861	64
Avkastning på förvaltningstillgångar (undantaget ränteutgifter)	-382	-215	-111	-475	-206	-131	476	349	22
<b>Summa kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen och Övrigt totalresultat</b>	<b>2 336</b>	<b>1 710</b>	<b>259</b>	<b>4 698</b>	<b>3 955</b>	<b>338</b>	<b>2 814</b>	<b>2 551</b>	<b>202</b>

HISTORISK FINANSIELL INFORMATION

	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien	Summa	varav Sverige	varav Belgien
Räkenskapsår som avslutas den	31 dec 2020	31 dec 2020	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2019	31 dec 2019	31 dec 2018	31 dec 2018	31 dec 2018
<b>Avstämning förmånsbestämd pensionsavsättning (netto)</b>									
Netto förmånsbestämd pensionsavsättning vid årets början	12 583	10 272	1 181	8 425	6 609	1 035	6 525	4 781	992
Total kostnad för förmånsbestämda planer redovisad i resultaträkningen	1 344	965	306	918	850	5	889	690	129
Omvärderingar avseende förmånsbestämda planer redovisad i Övrigt totalresultat	992	745 <sup>1)</sup>	-47	3 780	3 105	333	1 925	1 861	73
Avgifter	-595	-309	-208	-576	-292	-211	-1 000	-723	-200
Arbetsgivaren	-227	—	-187	-225	—	-180	-660	-450	-167
Utbetalda ersättningar	-368	-309	-21	-331	-292	-31	-340	-273	-33
Valutakursdifferenser	-137	—	-51	36	—	19	86	—	41
<b>Netto förmånsbestämd pensionsavsättning vid årets slut</b>	<b>14 187</b>	<b>11 673</b>	<b>1 181</b>	<b>12 583</b>	<b>10 272</b>	<b>1 181</b>	<b>8 425</b>	<b>6 609</b>	<b>1 035</b>
<b>Förmånsbestämd pensionsförpliktelse per kategori</b>									
Anställda	16 124	11 684	3 586	16 982	11 807	3 589	13 289	8 873	3 107
Intjänade uppskjutna ersättningar	6 793	4 756	502	4 854	3 391	458	3 903	2 718	385
Pensionärer	6 176	4 472	209	5 509	3 947	180	4 954	3 473	292
<b>Summa</b>	<b>29 093</b>	<b>20 912</b>	<b>4 297</b>	<b>27 345</b>	<b>19 145</b>	<b>4 227</b>	<b>22 146</b>	<b>15 064</b>	<b>3 784</b>

1) Varav 596 Mkr avser en justering hänförlig till förändring i den aktuariella beräkningsmetoden för den svenska ITP 2-planen.

**Förvaltningstillgångar**

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde per kategori	2020	2019	varav marknadsnoterade	
			2020	2019
Likvida medel	2 481	479	2 481	479
Egetkapitalinstrument	2 114	1 949	2 011	1 949
Skuldinstrument	5 423	2 793	4 780	2 793
Fastigheter	9	138	9	9
Investeringsfonder	3 077	7 824	3 072	7 343
Övriga tillgångar	1 802	1 579	1 622	1 562
<b>Vid årets slut</b>	<b>14 906</b>	<b>14 762</b>	<b>13 975</b>	<b>14 135</b>

**Förvaltningstillgångar**

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde per kategori	varav marknadsnoterade	
	2018	2018
Likvida medel	360	360
Egetkapitalinstrument	1 511	1 511
Skuldinstrument	1 920	1 808
Fastigheter	159	10
Investeringsfonder	8 353	7 194
Övriga tillgångar	1 418	1 418
<b>Vid årets slut</b>	<b>13 721</b>	<b>12 301</b>

Ansvaret för handhavandet av flertalet pensionsplaner åligger koncernen och därför har pensionsstiftelser bildats i olika länder. Tillgångar i dessa pensionsstiftelser innehas av fonder som är rättsligt skilda från det rapporterande företaget och tillgångarna är till för att finansiera ersättningar till anställda.

De största pensionsstiftelserna återfinns i Sverige, Belgien och Storbritannien. Pensionsstiftelserna förvaltas i enlighet med en kapitalbevaringsstrategi och riskexponeringen anpassas därefter. Investeringsstrategierna är långsiktiga och fördelningen mellan tillgångslag ska säkerställa att investeringsportföljerna är väldiversifierade. Kapitalet förvaltas i enlighet med respektive pensionsstiftelses investeringspolicy. Löpande uppföljning görs av förvaltarna för att

säkerställa att kapitalet allokeras och förvaltas i enlighet med gällande investeringspolicies. I Sverige bestäms miniminivån på värdet av förvaltningstillgångarna av PRI Pensionsgaranti.

Koncernen har ett helägt dotterbolag, Volvo Car Pension Management AB, med uppgift att övervaka koncernens pensionstillgångar. Avkastning på förvaltningstillgångar var 619 (824) ((-139))Mkr.

**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 intjänning. Risker som livslängd, diskonteringsränta och inflation bevakas kontinuerligt.

Känslighetsanalys	Sverige	Belgien
Diskonteringsränta + 0,5%	-2 200	-233
Diskonteringsränta - 0,5%	2 521	262
Inflationstakt +0,5%	2 522	149
Inflationstakt - 0,5%	-2 200	-140

Vägd genomsnittlig längd på den förmånsbestämda pensionsskulden uppgår till 22,5 (23,1) ((21,9)) år för Sverige och 11,5 (12,0) ((11,2)) år för Belgien.

## NOT 24 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA AVSÄTTNINGAR

## REDOVISNINGSPRINCIPER

**Avsättningar**

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

**Garantiavsättningar**

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

VIKTIGA UPPSKATTNINGAR  
OCH BEDÖMNINGAR**Avsättningar**

Det redovisade värdet utgör den bästa uppskattningen av det som kan krävas för att reglera den befintliga förpliktelsen på balansdagen.

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

**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
<b>Ingående balans 1 januari 2018</b>	<b>8 467</b>	<b>3 007</b>	<b>11 474</b>
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
<b>Utgående balans 31 december 2018</b>	<b>10 125</b>	<b>3 000</b>	<b>13 125</b>
Varav kortfristig avsättning <sup>1)</sup>	4 706	2 230	6 936
Varav långfristig avsättning <sup>1)</sup>	5 419	770	6 189
	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
<b>Ingående balans 1 januari 2019</b>	<b>10 125</b>	<b>3 000</b>	<b>13 125</b>
Ökning av avsättningar	9 039	4 992	14 031
Under året i anspråktagen avsättning	-7 283	-3 265	-10 548
Återföring av outnyttjad avsättning	-752	-511	-1 263
Omräkningsdifferens och övrigt	264	39	303
<b>Utgående balans 31 december 2019</b>	<b>11 393</b>	<b>4 255</b>	<b>15 648</b>
Varav kortfristig avsättning <sup>1)</sup>	4 972	3 385	8 357
Varav långfristig avsättning <sup>1)</sup>	6 421	870	7 291
	Garantiavsättningar	Övriga avsättningar	Summa
<b>Ingående balans 1 januari 2020</b>	<b>11 393</b>	<b>4 255</b>	<b>15 648</b>
Ökning av avsättningar	9 335	4 003	13 338
Under året i anspråktagen avsättning	-7 035	-3 157	-10 192
Återföring av outnyttjad avsättning	-962	-288	-1 250
Omräkningsdifferens och övrigt	-709	-150	-859
<b>Utgående balans 31 december 2020</b>	<b>12 022</b>	<b>4 663</b>	<b>16 685</b>
Varav kortfristig avsättning <sup>1)</sup>	4 721	3 809	8 530
Varav långfristig avsättning <sup>1)</sup>	7 301	854	8 155

1) 117 (—) ((—)) Mkr av redovisade kortfristiga avsättningar och 2 (—) ((—)) Mkr av redovisade långfristiga avsättningar har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.



## NOT 25 – KORTFRISTIGA OCH LÅNGFRISTIGA SKULDER AVSEENDE KUNDKONTRAKT

## REDOVISNINGSPRINCIPER

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

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

	Försäljningsgenererade åtaganden	Förutbetalda intäkter – utökad serviceprogram	Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal	Förskottsbetalningar från kunder	Summa
<b>Ingående balans 1 januari 2018</b>	<b>11 840</b>	<b>3 370</b>	<b>1 708</b>	<b>1 252</b>	<b>18 170</b>
Ökning av reserv <sup>1)</sup>	38 161	2 547	4 674	1 311	<b>46 693</b>
Under året i anspråktagen reserv <sup>1)</sup>	-35 767	-2 208	-5 088	-957	<b>-44 020</b>
Omräkningsdifferenser och övrigt	489	243	120	—	<b>852</b>
<b>Utgående balans 31 december 2018</b>	<b>14 723</b>	<b>3 952</b>	<b>1 414</b>	<b>1 606</b>	<b>21 695</b>
Varav kortfristig skuld	14 162	1 421	973	955	17 511
Varav långfristig skuld	561	2 530	443	650	4 184
<b>Ingående balans 1 januari 2019</b>	<b>14 723</b>	<b>3 952</b>	<b>1 414</b>	<b>1 606</b>	<b>21 695</b>
Ökning av reserv <sup>1)</sup>	37 742	3 924	2 833	87 436	<b>131 935</b>
Under året i anspråktagen reserv <sup>1)</sup>	-34 860	-3 155	-3 336	-87 332	<b>-128 683</b>
Omräkningsdifferenser och övrigt	509	195	12	25	<b>741</b>
<b>Utgående balans 31 december 2019</b>	<b>18 114</b>	<b>4 916</b>	<b>923</b>	<b>1 735</b>	<b>25 688</b>
Varav kortfristig skuld	17 264	1 765	737	712	20 478
Varav långfristig skuld	850	3 151	186	1 023	5 210
<b>Ingående balans 1 januari 2020</b>	<b>18 114</b>	<b>4 916</b>	<b>923</b>	<b>1 735</b>	<b>25 688</b>
Ökning av reserv	48 559	2 788	2 700	85 383	<b>139 430</b>
Under året i anspråktagen reserv	-47 045	-2 544	-1 867	-84 454	<b>-135 910</b>
Omräkningsdifferenser och övrigt	-1 268	-380	-36	-52	<b>-1 736</b>
<b>Utgående balans 31 december 2020</b>	<b>18 360</b>	<b>4 780</b>	<b>1 720</b>	<b>2 612</b>	<b>27 472</b>
Varav kortfristig skuld	17 195	1 675	1 434	1 538	<b>21 842</b>
Varav långfristig skuld	1 165	3 105	286	1 074	<b>5 630</b>

1) Bruttovärdena för jämförelseåret 2019 har justerats, utan någon effekt på ingående eller utgående balans.

**Försäljningsgenererade åtaganden**

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

**Förutbetalda intäkter – utökad serviceprogram**

Koncernen erbjuder på en del marknader tjänster i form av ett utökade serviceprogram, där kunderna betalar för servicetjänsterna i förskott.

**Förutbetalda intäkter – försäljning med återköpsavtal**

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

**Förskottsbetalningar från kunder**

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

**NOT 26 – ÖVRIGA LÅNGFRISTIGA SKULDER**

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Skulder hänförliga till återköpsavtal	1 537	977	1 307
Derivatskulder	300	2 455	1 610
Innehav i joint venturebolag <sup>1)</sup>	—	210	103
Övriga skulder <sup>2)3)</sup>	3 040	2 829	1 589
<b>Summa</b>	<b>4 877</b>	<b>6 471</b>	<b>4 609</b>

- 1) För mer information, se Not 13 – Innehav i joint ventures och intresseföretag.  
 2) Under 2020 omklassificerades internvinstelmineringen avseende försäljning av licenser och teknik till Polestar och jämförelsetalen har justerats därefter, med 1 558 Mkr på Övriga långfristiga skulder för 2019. Siffror för 2018 har ej justerats.  
 3) 6 (—) ((—)) Mkr av redovisade Övriga långfristiga skulder har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

**NOT 27 – ÖVRIGA KORTFRISTIGA SKULDER**

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter <sup>2)</sup>	10 765	10 233	10 091
Skulder hänförliga till återköpsavtal	8 843	10 552	7 869
Upplupen lön och sociala avgifter <sup>2)</sup>	8 047	5 643	5 026
Mervärdesskatteskulder	4 991	2 590	2 790
Derivatskulder	1 705	3 454	1 841
Övriga skulder <sup>1)2)</sup>	3 072	3 318	3 898
<b>Summa</b>	<b>37 423</b>	<b>35 790</b>	<b>31 515</b>

- 1) Under 2020 omklassificerades internvinstelmineringen avseende försäljning av licenser och teknik till Polestar och jämförelsetalen har justerats därefter, med 245 Mkr på Övriga kortfristiga skulder för 2019. Siffror för 2018 har ej justerats.  
 2) 406 (—) ((—)) Mkr av redovisade Övriga kortfristiga skulder har omklassificerats till skulder som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

**NOT 28 – STÄLLDA SÄKERHETER**

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
Spärrade bankmedel	236	330	340
Varulager	304	374	311
Fastighetsinteckningar	175	168	161
Företagsinteckningar	251	205	154
Övriga ställda säkerheter	632	679	666
<b>Summa</b>	<b>1 598</b>	<b>1 756</b>	<b>1 632</b>

**NOT 29 – EVENTUALFÖRPLIKTELSE****REDOVISNINGSPRINCIPER**

När en förpliktelse inte uppfyller kriterierna för att redovisas som en skuld eller avsättning kan det vara aktuellt att redovisa en eventualeförpliktelse 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. Eventualeförpliktelserna 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 eventualeförpliktelse, förutsatt att inte sannolikheten för utflöde av resurser är ytterst liten.

**Övriga processer**

I likhet med andra globala företag förekommer det från tid till annan att koncernen är involverad i olika processer av varierande omfattning och i olika stadier, t ex tull- och internprissättningsprocesser. Processerna utvärderas löpande och avsättningar görs när det är sannolikt att ytterligare avgifter måste betalas och en tillförlitlig uppskattning av kostnaden kan göras. I de fall det inte är sannolikt att ytterligare avgifter måste betalas, redovisas en eventualeförpliktelse såvida inte sannolikheten är ytterst liten.

	31 dec 2020	31 dec 2019	31 dec 2018
2% av pensionskulld FPG	173	164	150
Rättstvister	61	48	111
Övriga tvister <sup>1)</sup>	410	423	315
Borgensåtaganden	59	76	33
Övriga eventualeförpliktelser <sup>2)</sup>	314	162	118
<b>Summa</b>	<b>1 017</b>	<b>873</b>	<b>727</b>

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

## NOT 30 – KASSAFLÖDESANALYS

	2020	2019	2018
<b>Justeringar för poster som inte påverkar kassaflödet avser:</b>			
Realisationsvinster/förluster vid försäljning av anläggningstillgångar	1 249	388	772
Resultat från andelar i joint ventures och intressebolag	352	168	-67
Räntepåverkan från beräkning av återköpsåtaganden	-175	-187	-185
Avsättning för incitamentsprogram	1 025	1 035	334
Avsättning för återköpsåtaganden	20	-23	-110
Övriga avsättningar	2 704	—	—
Upplupna intäkter	-1 246	-3 011	-2 566
Nedskrivning av lager	169	171	92
Eliminering av internvinst <sup>1)</sup>	1 132	891	1 252
Effekt från avkonsolidering Polestarkoncernen	—	—	280
IFRS 16 justeringar	-1 416	-1 354	—
Övrigt <sup>2)</sup>	175	-493	266
<b>Summa</b>	<b>3 989</b>	<b>-2 415</b>	<b>68</b>

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.

2) Inklusive förändringar av långfristiga tillgångar och skulder samt, för 2020, CO<sub>2</sub>-krediter.

Förändring av nettokassa	1 jan 2018	Kassaflöden					31 dec 2018
		Kassaflöden	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
			Omklassificeringar	Valutakursförändringar	Marknadsvärdeförändring	Övriga ickekassaflödespåverkande förändringar	
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 <sup>1)</sup>	-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
<b>Nettokassa</b>	<b>12 513</b>	<b>5 638</b>	<b>—</b>	<b>13</b>	<b>-29</b>	<b>-106</b>	<b>18 029</b>

Förändring av nettokassa	1 jan 2019	Kassaflöden					31 dec 2019
		Kassaflöden	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
			Omklassificeringar	Valutakursförändringar	Marknadsvärdeförändring	Övriga ickekassaflödespåverkande förändringar	
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	—	24	-4 489
Obligationslån <sup>1)</sup>	-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	—	12	-4 105
<b>Nettokassa</b>	<b>18 029</b>	<b>6 699</b>	<b>—</b>	<b>452</b>	<b>-3</b>	<b>37</b>	<b>25 214</b>

Förändring av nettokassa	1 jan 2020	Kassaflöden					31 dec 2020
		Kassaflöden	Icke-kassaflödespåverkande förändringar				
			Omklassificeringar	Valutakursförändringar	Marknadsvärdeförändring	Övriga ickekassaflödespåverkande förändringar	
Likvida medel <sup>2)</sup>	51 997	12 544	-96	-2 853	—	—	61 592
Kortfristiga placeringar	3 518	4 692	—	-94	-5	-24	8 087
Skulder till kreditinstitut (långfristiga)	-4 489	-4 009	2 017	604	—	-5	-5 882
Obligationslån, långfristiga <sup>1)</sup>	-21 623	-5 209	5 254	674	—	-46	-20 950
Obligationslån, kortfristiga <sup>1)</sup>	—	—	-5 254	241	13	-10	-5 010
Övriga långfristiga räntebärande skulder	-84	—	—	—	—	—	-84
Skulder till kreditinstitut (kortfristiga)	-4 105	3 610	-2 017	-8	—	7	-2 512
<b>Nettokassa</b>	<b>25 214</b>	<b>11 628</b>	<b>-96</b>	<b>-1 435</b>	<b>8</b>	<b>-78</b>	<b>35 241</b>

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 7 (20) ((14)) Mkr och resterande del värderas till upplupet anskaffningsvärde.

2) 96 (—) ((—)) Mkr av likvida medel har omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning. För mer information, se Not 33 – Tillgångar och skulder som innehas för försäljning.

## NOT 31 – RÖRELSEFÖRVÄRV

## REDOVISNINGSPRINCIPER

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 alltså 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 UPSKATTNINGAR  
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. Den konsoliderade finansiella rapporten återspeglar således båda enheternas helårsresultat, även om förvärvet har genomförts under året. På motsvarande sätt återspeglar föregående års resultat, även om förvärvet inte skedde förrän under innevarande år. Effekten i öppningsbalansen för jämförelseåret redovisas direkt över eget kapital.

**Zenuity AB**, ett 50/50 ägt joint venture som arbetar med utveckling av mjukvara för självkörande fordon, delades i april 2020 upp i två separata delar för att bolagets ägare, Volvo Personvagnar AB och Veoneer Sweden AB, bättre skulle kunna fokusera på sina respektive strategier. De två ägarna tecknade 1 juli 2020 ett slutgiltigt avtal varmed Volvo Cars, genom sitt helägda dotterbolag Zenseact AB, förvärvade särskilda tillgångar och skulder i joint venturebolaget Zenuity AB. Zenseact AB utvecklar teknologi för Volvo Cars nästa generation Scalable Platform Architecture, SPA 2, vilket över tid markant kommer att förbättra säkerheten på vägarna världen över.

<b>Förvärvspris</b>	<b>2020</b>
Köpeskilling	536
<b>Summa förvärvsvärde</b>	<b>536</b>

**Verkligt värde på förvärvade tillgångar och skulder**

Immateriella anläggningstillgångar	18
Materiella anläggningstillgångar	126
Kortfristiga fordringar	36
Kortfristiga skulder	-82
<b>Summa verkligt värde på förvärvade nettotillgångar</b>	<b>98</b>
<b>Goodwill</b>	<b>438</b>

**Kassaflödeseffekt vid förvärv**

Köpeskilling avseende årets förvärv	-536
<b>Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv</b>	<b>-536</b>

Förvärvad goodwill består ytterst av den know-how som har skapats i verksamheten och som genom transaktionen överfördes till Zenseact AB och där kommer att bidra till den framtida värdeutvecklingen.

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till 4 Mkr och har redovisats som administrationskostnader. Inga eventalförpliktelser eller ställda säkerheter uppkom vid förvärvet.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om 4 Mkr och en nettoförlust på -141 Mkr till koncernen för perioden 1 juli till 31 december 2020. Totalt anskaffningsvärde och verkliga värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolv månadersperiod.

Den 1 juli 2020 förvärvade Zenseact AB även Zenuity Software Technology (Shanghai) Co., Ltd, ett helägt dotterbolag till Zenuity AB. Förvärvspriset uppgick till 12 Mkr varav 9 Mkr utgjordes av goodwill och 3 Mkr nettotillgångar.

**Händelse efter balansdagen****Upplands Motor**

Den 13 januari, 2021, efter godkännande från konkurrensverket, förvärvade koncernen, genom ett av sina helägda dotterbolag Volvo Personvagnar Norden AB, Upplands Motorbolagen.

Koncernen förvärvade 100 procent av aktierna i Upplands Motor AB, Upplands Motor Kronåsen AB, Bilpark i Hufvudstaden AB, Upplands Motor Hyrbilar AB och Upplands Motor Personvagnar AB samt 10 procent av innehavet i kommanditbolagen, Upplands Motor Mark KB och Upplands Motor Fastigheter i Märsta KB.

Förvärvet av den stockholmsbaserade återförsäljaren Upplands Motor, utgör en strategisk del av Volvo Cars målsättning att omvandla sin återförsäljarverksamhet till en modern kundupplevelse med en integrerad mix mellan online och traditionell försäljning.

Köpeskillingen uppgick till 493 Mkr varav 290 Mkr avsåg återbetalning av skulder. De förvärvade nettotillgångarna uppgick till 365 Mkr vilket resulterade i en goodwill om 128 Mkr.

Goodwillen förklaras av förväntade synergieffekter med Volvo Cars nuvarande svenska återförsäljarverksamhet och framtida ökade intäkter från den förvärvade verksamheten.

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till 12 Mkr och har redovisats som administrationskostnader. Totalt anskaffningsvärde och verkliga värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolv månadersperiod.

**Polestarkoncernen**

Under år 2018 avkonsoliderade Volvo Cars Polestarkoncernen, dvs Polestar Automotive (Shanghai) Co., Ltd och dess helägda dotterbolag. Enligt redovisningsprinciperna exkluderas dessa bolag ur de konsoliderade finansiella rapporterna 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.

**Fastighetsbolag Sörred**

Den 3 december, 2018 förvärvade koncernen 100 procent av aktierna i Fastighetsbolag Sörred 8:9 AB och Volvo Car Real Estate and Assets 3 AB. De förvärvade bolagen äger mark samt innehar en bensinstation och en biltvätt. Verksamheten i bensinstationen och biltvätten bedrivs idag av Volvo Bil AB.

<b>Förvärvspris</b>	<b>2018</b>
Köpeskilling	82
<b>Summa förvärvsvärde</b>	<b>82</b>

**Verkligt värde på förvärvade tillgångar och skulder**

Materiella anläggningstillgångar	83
Uppskjutna skatteskuld	-16
Kortfristiga skulder	-7
<b>Summa verkligt värde på förvärvade nettotillgångar</b>	<b>60</b>

<b>Goodwill</b>	<b>22</b>
-----------------	-----------

**Kassaflödeseffekt vid förvärv**

Köpeskilling avseende årets förvärv	-82
Överlåtelse av fordringar till koncernen	-6
<b>Förändring i koncernens likvida medel vid förvärv</b>	<b>-88</b>

Goodwillen förklaras av uppskattade framtida ökade intäkter från den förvärvade bensinstationsverksamheten. Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till 0,3 Mkr och har redovisats som administrationskostnader. Inga eventalförpliktelser eller ställda säkerheter uppkom vid förvärvet. Verkligt värde på förvärvade fordringar uppgick till 0 Mkr.

Den förvärvade verksamheten bidrog med nettoomsättning om 0 Mkr och ett nettoresultat på 0 Mkr till koncernen för perioden 3 december till 31 december 2018. Totalt anskaffningsvärde och verkliga värden har fastställts preliminärt. Förvärvsanalysen kan därför komma att justeras inom en tolv månadersperiod.

**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 Automotive Components Floby AB har fastställts under 2018, vilket resulterade i att goodwillen som uppstod vid förvärvet ökade med 5 Mkr.



**NOT 32 – RÖRELSESEGMENT****REDOVISNINGSPRINCIPER**

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 10 (12) ((15)) 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 rapporterbare 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
<b>31 december 2020</b>			
Anläggningstillgångar	69%	11%	20%
<b>31 december 2019</b>			
Anläggningstillgångar	65%	15%	20%
<b>31 december 2018</b>			
Anläggningstillgångar	66%	15%	19%

**NOT 33 – TILLGÅNGAR OCH SKULDER SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING****REDOVISNINGSPRINCIPER**

För att en anläggningstillgång eller en grupp av anläggningstillgångar skall klassificeras som att de är tillgängliga för försäljning så krävs det att de är tillgängliga för omedelbar försäljning och att sannolikheten för att en försäljning kommer att äga rum är väsentlig. För att en försäljning skall vara sannolik skall ledningen ha fastställt en plan och de skall arbeta för att identifiera en köpare. Priset skall vara rimligt i relation till dess verkliga värden och det skall vara sannolikt att en försäljningstransaktion kommer att genomföras inom ett år sedan de omklassificerats.

När kriterierna för att klassificeras som tillgångar och skulder som innehas för försäljning är uppfyllda ska dessa tillgångar och tillhörande skulder redovisas på sina respektive rader i balansräkningen. Tillgången eller gruppen av tillgångar värderas till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde reducerat med försäljningsomkostnader.

Den 7 oktober 2019 tillkännagavs planen att skapa en separat verksamhet vad avser tillverkning av motorer, med avsikten att i ett nästa steg slå samman denna verksamhet med motsvarande verksamhet inom Geely för att skapa en global aktör vad gäller utveckling av nästa generationens motorer (både traditionella motorer och hybridmotorer). Koncernen kommer som ett led i denna försäljning fortsättningsvis kunna fokusera på utvecklingen av elbilar.

Från och med 31 december 2020 klassificeras de tillgångar och skulder hänförliga till motorverksamheten som att de är tillgängliga till försäljning. Dessa nettotillgångar värderas till 6,100 Mkr. Intäkterna vid försäljningen förväntas överstiga dess redovisade värde. Någon omräkningsdifferens har inte redovisats i Övrigt totalresultat hänförlig till dessa nettotillgångar.

De mest väsentliga kategorierna av tillgångar och skulder som är tillgängliga till försäljning utgörs av:

	2020
Immateriella anläggningstillgångar	150
Materiella anläggningstillgångar	6 594
Uppskjutna skattefordringar	17
Lager	968
Övriga omsättningstillgångar	24
Likvida medel	96
<b>Summa tillgångar</b>	<b>7 849</b>
Övriga långfristiga avsättningar	2
Övriga långfristiga skulder	6
Kortfristiga avsättningar	117
Leverantörsskulder	1 198
Aktuella skatteskulder	20
Övriga kortfristiga skulder	406
<b>Summa skulder</b>	<b>1 749</b>

**NOT 34 – RESULTAT PER AKTIE****REDOVISNINGSPRINCIPER**

Resultat per aktie före utspädning beräknas genom att det redovisade nettoresultatet hänförligt till moderbolagets ägare har dividerats med det under perioden genomsnittliga antalet utestående aktier före utspädning och det redovisade resultatet har reducerats med periodens (kumulativa) utdelning till preferensaktieägare oavsett om den är beslutad eller inte. Beräkningen av resultat per aktie efter utspädning har baserats på antagandet att samtliga preferensaktier har konverterats till stamaktier. Den justering som sker av

periodens utdelning när resultat per aktie före utspädning beräknas adderas till det redovisade nettoresultatet och antalet stamaktier som preferensaktieägarna skulle vara berättigade till justerat på genomsnittligt antal utestående aktier i beräkningen. Dessa justeringar görs endast när resultat per aktie efter utspädning utgör en försämring av resultat per aktie. Om resultat per aktie utgör en förbättring inkluderas inte dessa i beräkningen av resultat per aktie efter utspädning.

Alla pågående ersättningsprogram är kassareglade och de inkluderar inte någon valmöjlighet vad gäller att istället regleras med aktier. Detta innebär att dessa samtliga ersättningsprogram saknar utspädningseffekt.

<b>Resultat per aktie före utspädning</b>	<b>2020</b>	2019	2018
Nettoresultat hänförligt till moderföretagets ägare	5 834	7 115	6 840
Avkastning (utdelningar) för perioden hänförligt till innehavare av preferensaktieägare	-126	-750	-125
<b>Nettoresultat hänförligt till stamaktieägare i moderföretaget</b>	<b>5 708</b>	<b>6 365</b>	<b>6 715</b>
Vägt genomsnittligt antal utestående stamaktier före utspädning	50 000 000	50 000 000	50 000 000
Resultat per aktie före utspädning, Kr	114,15	127,30	134,30
<b>Resultat per aktie efter utspädning<sup>1)</sup></b>	<b>2020</b>		
Nettoresultat hänförligt till moderbolagets stamaktieägare	5 708		
Återläggning av avkastning för perioden hänförligt till preferensaktierna, som om konvertering hade skett till stamaktier.	126		
<b>Nettoresultat vid beräkning av resultat per aktie efter utspädning</b>	<b>5 834</b>		
Vägt genomsnittligt antal utestående stamaktier efter utspädning	51 138 794		
Resultat per aktie efter utspädning, Kr	114,08		

1) Beräkning av resultat per aktie efter utspädning görs för den period/de perioder som preferensaktierna ger upphov till ett försämrat resultat per aktier. I de fall beräkningarna ger ett förbättrat resultat per aktier används istället resultatet per aktie före utspädning. För 2018 och 2019 uppgår resultat per aktie efter utspädning till samma belopp som resultat per aktie före utspädning.

**NOT 35 – HÄNDELSER EFTER RAPPORTERINGS-PERIODEN****Potentiell Börsintroduktion**

I maj 2021 tillkännagav Styrelsen att de överväger en notering på Nasdaq Stockholm senare under året. Den 4 oktober 2021 tillkännagav Volvo Cars formellt ambitionen att noteras på Stockholmsbörsen. Ett slutgiltigt beslut att noteras är beroende av marknadsfaktorer och det föreligger osäkerhet avseende huruvida börsintroduktionen kommer genomföras eller ej.

**Volvo Cars övergår till enbart eldrift år 2030**

Som ett ytterligare steg mot att bli ett klimatneutralt företag år 2040, annonserade Volvo Cars i mars att bilar med förbränningsmotorer, inklusive hybridbilar kommer att avvecklas på sikt och att målet är att bli en helt elektrisk premiumbilstillverkare senast år 2030. Ambitionen är också att alla fullt ut elektrifierade modeller endast skall säljas online.

**Volvo Cars lanserade C40 Recharge – en ny och helt elektrifierad bil**

I mars lanserade Volvo Cars C40 Recharge som endast kommer säljas online och som är den första Volvomodellen någonsin som designats för att vara helt elektrifierad från start. Bilen är baserad på CMA-plattformen och kommer att produceras i Ghent med start hösten 2021.

**Tredubblad kapacitet i Gentfabriken**

Volvo Cars tillkännagav ambitionen att tredubbla produktionskapaciteten för elbilar i fabriken i Ghent i Belgien. Detta för att möta den snabbt ökande efterfrågan på Recharge bilar.

**Separation av förbränningsmotorverksamheten**

Volvo Car Group och Geely Holdings planer att separera befintliga verksamheter gällande förbränningsmotorer och slå samman dessa till en fristående verksamhet fortskrider. Den 30 juni, efter beslut på en extra bolagsstämma den 31 maj 2021, avyttrades motorverksamheten i Skövde samt tillhörande fastighet, genom utdelning av aktierna i Powertrain Engineering Sweden AB and Volvo Car Services 5 AB till moderbolaget Geely Sweden Holdings AB. Nettoeffekten i eget kapital uppgick till 5 530 MSEK. I juli 2021 tog Volvo Cars ytterligare steg, då ett nytt bolag i augusti registrerades under namnet Zhejiang Aurobay Intelligent Technology Co., Ltd. Vid slutet av 2021 kommer bolaget att ägas gemensamt av Geely Holding och Volvo Cars, med Geely Holding som den största aktieägaren. Det nya bolaget kommer att vara ensam ägare av de två driftsenheterna Powertrain Engineering Sweden AB och Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co. Den nya strukturen kommer att vara på plats i slutet av 2021 och Aurobay kommer att vara en global leverantör av kompletta drivlinelösningar, inklusive nästa generations förbränningsmotorer, växellådor och hybridlösningar.

**Privata investerare gick in i Polestar Group**

I mars 2021, genomförde Polestar Automotive Holding Ltd Group, ett av Volvo Cars strategiskt innehav, en nyemission i vilken

550 MUSD i externt kapital togs in från en grupp externa, långsiktiga finansiella investerare. Investeringen genomfördes genom nyemitterade aktier och visar att externa investerare har förtroende för Polestars produkter, varumärke, industriella förmåga, ekonomiska ambitioner och höga tillväxtpotential. Investeringen medförde en viss utspädning av Volvo Cars innehav. Värderingseffekten av utspädningen i Volvo Cars ägande i samband med transaktionen uppgick till 2 039 MSEK och redovisades som intäkt från andelar i joint ventures och intressebolag.

#### **Volvo Cars ökade sitt aktieinnehav i Polestar**

Polestar Automotive Holding Ltd är ett intressebolag som ägs och kontrolleras gemensamt av Volvo Car Group och PSD Investment Ltd. I juli 2021 undertecknade Volvo Cars ett avtal med PSD Investment Ltd om att förvärva en mindre andel i Polestar från PSD Investment Ltd. Till följd av transaktionen ökade Volvo Cars aktieinnehav i Polestar från 46,1 procent till 49,5 procent. Polestar Automotive Holding Ltd utgör fortsatt ett joint venture mellan Volvo Car Group och PSD Investment Ltd efter transaktionen.

#### **Planerat partnerskap och joint venture med Northvolt**

I juni 2021 ingick Volvo Cars och Northvolt en icke-bindande avsiktsförklaring om att ingå ett partnerskap gällande batteriutveckling och produktion. Det första steget i det 50/50 ägda företaget syftar till att inrätta ett forsknings- och utvecklingscenter i Sverige som kommer att tas i drift 2022. I steg två är planen att etablera en ny fabrik i Europa med potentiell kapacitet på upp till 50 gigawattimmar (GWh) per år. Målet är att produktionen ska starta 2026.

#### **ECARX investerade i Zenseact AB**

I juli 2021 förvärvade ECARX, ett närstående bolag med samma huvudaktieägare som Volvo Cars, men som inte är en del av Geelysfären, en 15-procentig andel i Zenseact AB, genom en riktad aktieemission. Investeringen uppgick till 907 MSEK.

#### **Volvo Cars ska förvärva det återstående aktieinnehavet i den "kinesiska verksamheten"**

I juli 2021 ingick Volvo Cars och Geely Holding ett avtal med ambitionen att Volvo Cars i två steg ska förvärva Geely Holdings 50-procentiga andel i tillverkningsanläggningarna i Daqing och Chengdu, samt forsknings- och utvecklingscentret i Shanghai. Genomförandet av dessa transaktioner är föremål för regulatoriska godkännanden i Kina och förväntas slutföras under 2022 och 2023.

#### **HaleyTek – samarbete inlett med ECARX för att utveckla infotainment-system ytterligare**

I september 2021 etablerade Volvo Cars en ny enhet tillsammans med ECARX i syfte att ytterligare utveckla och kommersialisera infotainment-systemet som används i Volvos och Polestars bilar. Volvo Cars kommer att äga 60 procent och ECARX kommer att äga 40 procent i detta nya bolag som kommer att konsolideras i Volvo Car Group. I september köpte det nya bolaget, HaleyTek AB, immateriella rättigheter från Volvo Cars för 700 MSEK och andra tillgångar för 100 MSEK.

#### **Volvo Cars ska förvärva aktier i Asia-euro Automobile Manufacture (Taizhou) Co., Ltd. (AELQ) ("Luqiao-fabriken")**

Volvo Car Group har ett avtal med AELQ kopplat till produktionen av det nya utbudet av 40-serien som är mindre, CMA-baserade bilar. I oktober 2021 ingick Volvo Cars och Geely Holding ett bindande avtal om att Volvo Cars ska förvärva 100 procent av aktierna i AELQ. Transaktionen förväntas slutföras under det fjärde kvartalet 2021. Avtalet innefattar även en option för Volvo Cars att förvärva den leasade marken och byggnaden från Zhejiang Jingang Automobile Co., Ltd.

#### **Volvo Cars ingick avtal med Geely kopplade till utveckling och tillverkning av framtida bilmodeller**

I juli 2021 ingick Volvo Cars två separata avtal med Ningbo Geely Automobile Research & Development Co., Ltd och Zhejiang Liankong Technologies Co., Ltd, kopplade till utvecklingen och produktionen av en framtida Volvomodell baserad på den Geely-ägda PMA2-fordonsarkitekturen. Licensen för de immateriella rättigheterna förväntas erhållas tidigt under 2022 och utvecklings- och tillverkningsavtalet har en löptid om 3 år.

#### **Hållbarhetsrelaterad revolverande kreditfacilitet om 1,3 Mdr EUR tecknad**

Volvo Cars har ingått ett avtal om en revolverande kreditfacilitet om 1,3 Mdr EUR knuten till koncernens hållbarhetsmål. Denna ersätter den ej utnyttjade faciliteten om 1,3 Mdr EUR som tecknades 2017. Den framgångsrika transaktionen tydliggör det växande förtroendet för koncernens finansiella och operationella transformation. I mars avslutades den revolverande kreditfaciliteten om 10 700 MSEK som tecknades med en grupp om fyra nordiska banker i maj 2020 och som delvis var garanterad av Exportkreditverket. Kreditfaciliteten avslutades mer än ett år före sitt ursprungliga förfallodatum på begäran av Volvo Cars.

#### **Utdelningar**

Årsstämman i Volvo Car AB beslutade i mars att lämna utdelning om 158 (-) MSEK till preferensaktieägarna. Vidare beslutades att lämna utdelning om 4 130 (-) MSEK till aktieägaren Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. från det 50 procent ägda kinesiska dotterbolaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co., Ltd.

På en extra bolagsstämma den 31 maj beslutades utdelning om 6 000 (-) MSEK, varav 21 (-) MSEK till preferensaktieägare och 5 979 (-) MSEK delades ut till Geely Sweden Holdings AB. Utdelningen till moderbolaget reglerades den 30 juni 2021 genom en överlåtelse av aktier i Powertrain Engineering Sweden AB och Volvo Car Services 5 AB. Nettoeffekten i eget kapital uppgick till 5 530 MSEK då aktiernas verkliga värde var högre än bokfört värde.

#### **Tillkommande utdelningar till Geely**

I slutet av augusti samt i början av september 2021, lämnades tillkommande utdelning om 5 068 MSEK till aktieägaren Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd av det kinesiska dotterbolaget Daqing Volvo Car Manufacturing Co, som ägs till 50 procent. Utöver detta beslutades att en utdelning om 492 MSEK ska betalas ut av Zhangjiakou Volvo Car Engine Manufacturing Co., Ltd till aktieägaren Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd.

#### **Förändringar i styrelsen**

I mars 2021 utsågs Lila Tretikov och Diarmuid O'Connell till styrelseledamöter. Lila Tretikov är en ledande expert inom artificiell intelligens och företagstransformation och bidrar med omfattande kunskap inom innovation och teknik. Diarmuid O'Connell har värdefull erfarenhet inom elektrifiering, bilmärken inom premiumsegmentet, djupa kunskaper inom försäljning direkt till slutkonsument, samt uppkopplade och självkörande bilar samt relaterade ämnen för energiomställning. Winnie Kin Wah Fok avgick från sitt styrelseuppdrag.

#### **Förändringar i koncernledningen**

Koncernchefen Håkan Samuelssons kontrakt förlängdes till slutet av 2022. Björn Annwall utsågs till CFO i april 2021 och efterträdde Carla De Geyseler.

#### **Förvärv av Upplands Motor**

Förvärvet av Upplands Motor godkändes av relevanta konkurrensmyndigheter och har därefter slutförts den 13 Januari 2021. Total köpeskilling uppgick till 493 Mkr.

# Rapport från oberoende revisor

Till styrelsen i Volvo Car AB (publ), org.nr 556810-8988

## Rapport om koncernredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av koncernredovisningen för Volvo Car AB (publ) för den period om tre räkenskapsår som slutar den 31 december 2020. Bolagets koncernredovisning ingår på sidorna F-19–F-75 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har koncernredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och International Financial Reporting Standards (IFRS) så som de antagits av EU, och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2020, 31 december 2019 samt 31 december 2018 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för vart och ett av de tre räkenskapsår som slutar den 31 december 2020 enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU och årsredovisningslagen.

### 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 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 och verkställande direktören som har ansvaret för att koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

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

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 koncernredovisningen, 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 koncernens 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 koncernredovisningen. 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 koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

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.

Göteborg den 18 oktober 2021

Deloitte AB

Jan Nilsson

Auktoriserad revisor

# Adresser

## **Volvo Car AB (publ)**

### *Huvudkontor*

Postadress  
405 31 Göteborg

### *Besöksadress*

VAK Building, Assar Gabrielssons väg  
Göteborg  
Telefon: +46-(0)31-59 00 00  
www.volvocars.com

## **Joint Global Coordinators och Joint Bookrunners**

### *Goldman Sachs Bank Europe SE*

Marieturm, Taunusanlage 9-10  
D-60329 Frankfurt am Main  
Tyskland

### *Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ)*

Kungsträdgårdsgatan 8  
106 40 Stockholm

## **Joint Bookrunners**

### *BNP Paribas S.A.*

16, boulevard des Italiens  
75009 Paris  
Frankrike

### *HSBC Continental Europe*

38 avenue Kléber  
75116 Paris  
Frankrike

### *J.P. Morgan AG*

Taunustor 1 (TaunusTurm),  
60310 Frankfurt am Main,  
Tyskland

### *Morgan Stanley & Co. International plc*

25 Cabot Square, Canary Wharf  
London, E14 4AD  
Storbritannien

### *Nordea Bank Abp, filial i Sverige*

Smålandsgatan 17  
105 71 Stockholm

## **Co-Lead Managers**

### *Carnegie Investment Bank AB (publ)*

Regeringsgatan 56  
103 38 Stockholm

### *Swedbank AB (publ)*

105 34 Stockholm

## **Legala rådgivare till Volvo Car Group och Huvudaktieägaren**

### *Beträffande svensk rätt*

### *Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB*

Östra Hamngatan 16  
Box 2235  
403 14 Göteborg

### *Beträffande amerikansk rätt*

### *Clifford Chance LLP*

10 Upper Bank Street  
London E14 5JJ  
Storbritannien

## **Legala rådgivare till Managers**

### *Beträffande svensk rätt*

### *White & Case Advokataktiebolag*

Biblioteksgatan 12  
114 85 Stockholm

### *Beträffande amerikansk rätt*

### *White & Case LLP*

Aleksanterinkatu 44  
FI-00100 Helsingfors  
Finland

## **Revisor**

### *Deloitte AB*

Box 33  
401 20 Göteborg





**V O L V O**

VAK building, Assar Gabrielssons väg, Göteborg, Sverige  
volvocars.com