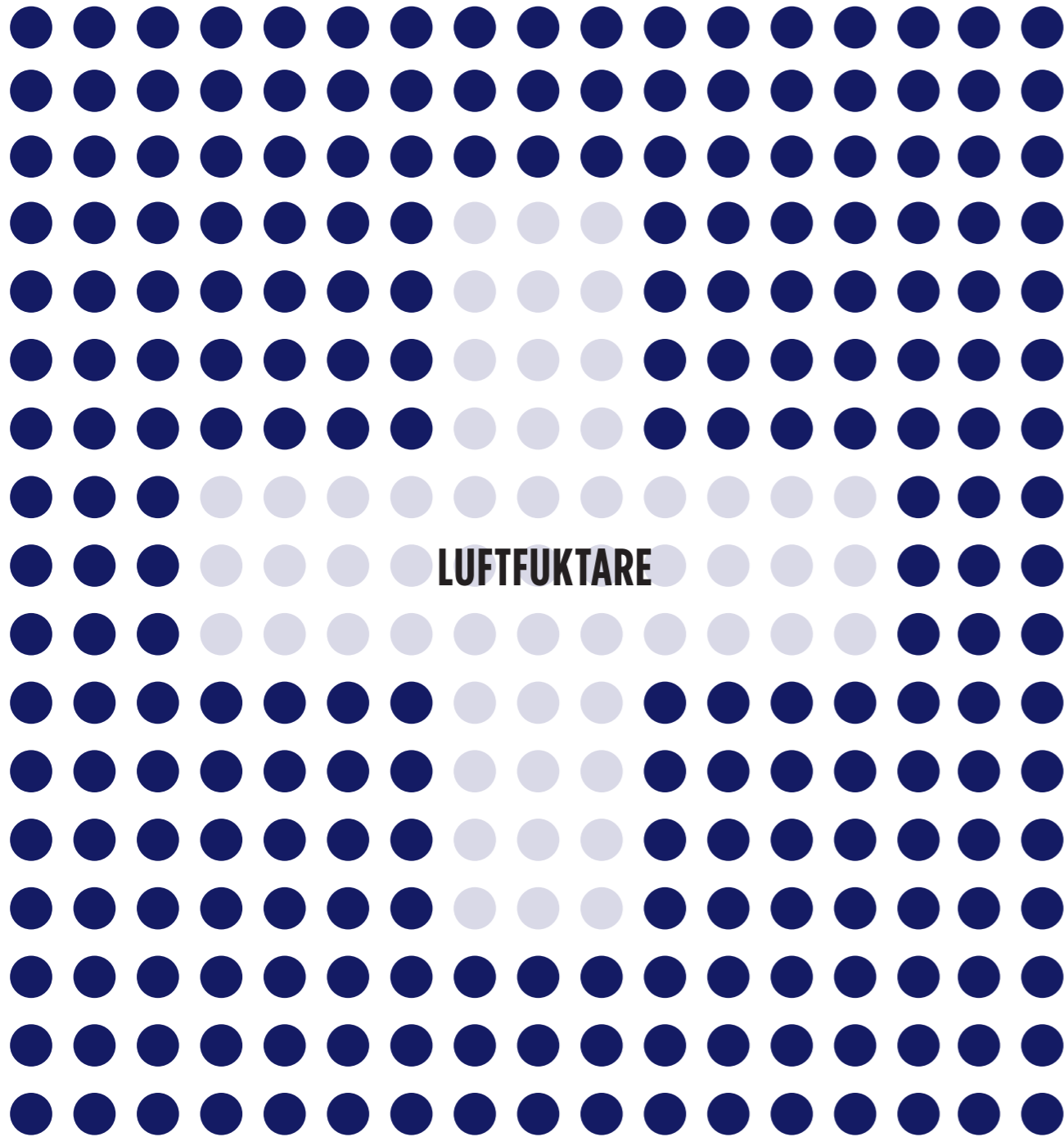


# ÅRSREDOVISNING 2025

**CTT**  
SYSTEMS



## LUFTFUKTARE

### INNEHÅLL

#### VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Året i korthet	4
CTT på två minuter	6
VD-ord	8
Strategi	10
Avstämning strategisk agenda	16
Produkter	18
Luftfuktare	20
Avfuktare	28

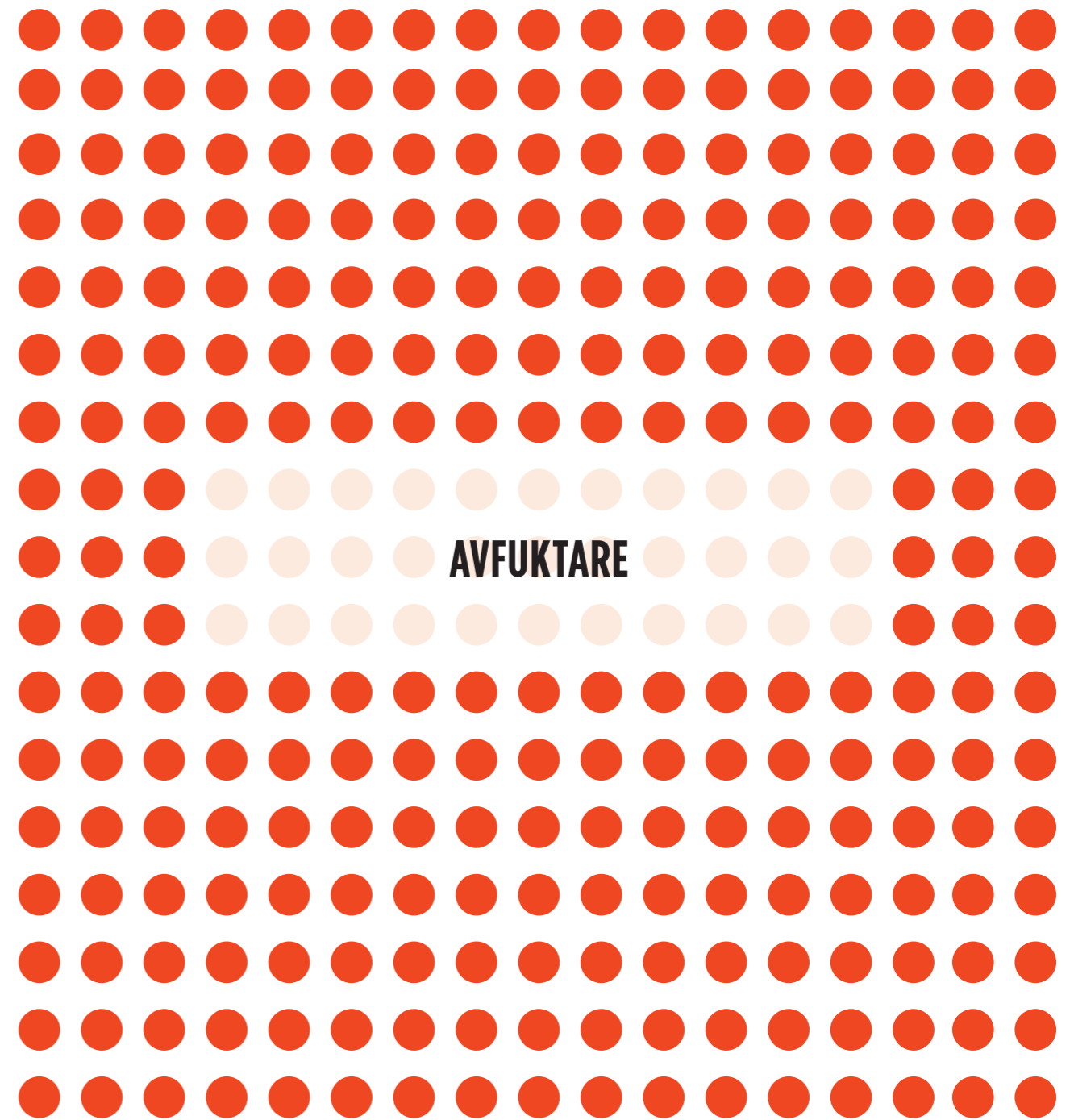
#### HÅLLBARHETSRAPPORT

34

#### FINANSIELLA RAPPORTER

Förvaltningsberättelse	57
CFOs reflektion	58
Verksamhet & övrigt	59
Resultaträkning	60
Balansräkning	62
Förändring i eget kapital	65
Kassaflödesanalys	66
Femårsöversikt nyckeltal	67
Relevanta avstämningar av nyckeltal	68

Risker och riskhantering	70
Aktien	76
Definitioner av nyckeltal	79
Bolagsstyrningsrapport	80
– Ledande befattningshavare	86
– Styrelse	88
Noter till de finansiella rapporterna	90
Revisionsberättelse	104
Ordlista	108
Aktieägarinformation	109
Historik	110



## AVFUKTARE

#### FINANSIELL KALENDER

Delårsrapport jan–mar	28 april 2026
Delårsrapport apr–jun	21 juli 2026
Delårsrapport jul–sep	27 oktober 2026
Bokslutskommuniké 2026	5 februari 2027

#### FÖR YTTRELLIGARE INFORMATION VÄNLIGEN KONTAKTA

Markus Berg, CFO, på tel. +46(0)10 457 32 05  
 eller via mejl markus.berg@ctt.se  
 För mer information se: www.ctt.se

#### ÅRSSTÄMMA

Årsstämman äger rum torsdagen den 7 maj 2026 kl. 17.00 i bolagets lokaler, Brukslagarvägen 5, Nyköping. Aktieägare som vill delta i stämman på plats eller genom poströstning ska:

- vara införda i den av Euroclear Sweden AB förda aktieboken senast den 28 april 2026
- anmäla sitt deltagande till CTT senast den 30 april 2026, om deltagande på plats eller genom att avge sin poströst enligt instruktionerna i kallelsen

För ytterligare information, se <https://www.ctt.se/investors/corporate-governance/annual-general-meeting/>

CTT Systems AB Org.nr. 556430-7741

# ÅRET I KORTHET

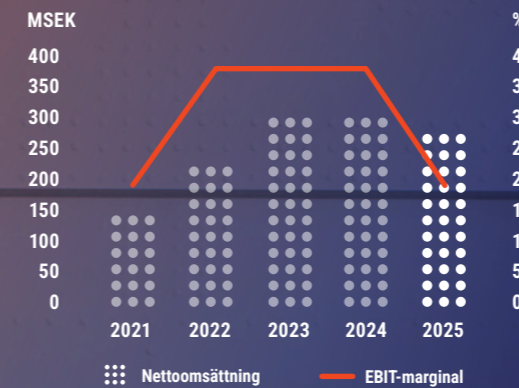
- Nettoomsättningen minskade med **12 %** till **264 MSEK** (300)
  - i jämförbara valutor, en minskning med **5 %**
- Rörelseresultatet (EBIT) minskade till **48 MSEK** (113)
- Rörelsemarginalen (EBIT-marginalen) uppgick till **18 %** (38)
- Årets resultat uppgick till **39 MSEK** (85)
- Resultat per aktie uppgick till **3,08 SEK** (6,82)
- Kassaflödet från den löpande verksamheten minskade till **36 MSEK** (66)
- Styrelsen föreslår en ordinarie utdelning om **2,40 SEK** per aktie (5,35)

”Det finansiella utfallet för 2025 är inte tillfredsställande, men det finns flera förmildrande omständigheter och tydliga ljuspunkter”

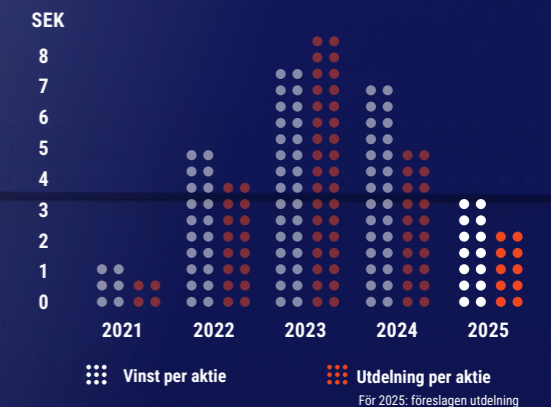
”Under 2026 ser vi en accelererande tillväxttakt inom OEM segmentet och högre försäljning i eftermarknaden”

– Henrik Höjer, VD

NETTOOMSÄTTNING OCH EBIT-MARGINAL

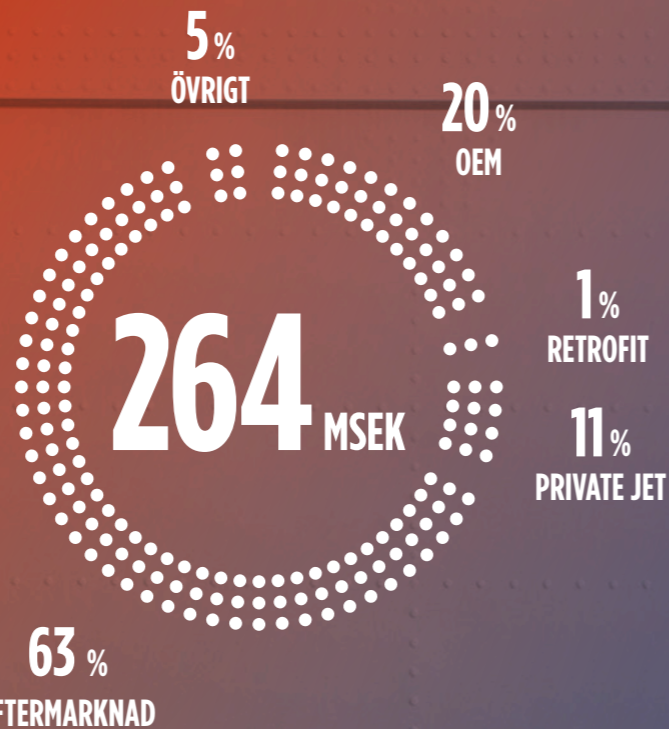


VINST OCH UTDELNING PER AKTIE



**2,40** KR/AKTIE  
UTDELNING (föreslagen)

**19%** VINSTMARGINAL



**264** MSEK

NYCKELTAL	2021	2022	2023	2024	2025
Nettoomsättning	151	241	309	300	264
Rörelseresultat (EBIT)	27	92	118	113	48
Rörelsemarginal (EBIT-marginal)	18 %	38 %	38 %	38 %	18 %
Resultat per aktie	1,13	5,29	7,62	6,82	3,08
Utdelning per aktie	0,79	4,05	8,70	5,35	2,40 <sup>1)</sup>

1) Avser föreslagen utdelning

# PRODUKTER FÖR LITE HÅLLBARARE OCH VÄSENTLIGT BEHAGLIGARE FLYGRESOR

- AKTIV REGLERING AV LUFTFUKTIGHETEN I FLYGPLAN ÄR ALLTID MER HÅLLBART

CTT är marknadsledande leverantör av system som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan. Bolaget har två produktgrupper: luftfuktare och avfuktare. Under 2025 omsatte CTT 264 MSEK och hade 83 medarbetare vid årsskiftet.

## CTT LÖSER FUKTPARADOXEN

Trots att luften i ett flygplan är alltför torr i kabinen är den samtidigt för fuktig i perifera delar av flygplanskroppen. Det är en paradox som har negativ påverkan på människor ombord och på miljön. Flygplan som endast är utrustade med passiva fuktsystem påverkar inte grundorsakerna bakom fuktparadoxen.

**Torra problemet:** Luften ombord på ett flygplan är extremt torr. Detta minskar passagerarnas och besättningens välmående, framförallt gäller det i First och Business class samt i cockpit där luften är särskilt torr, med förhöjd risk för uttorkning och negativ påverkan på immunförsvaret.

**Blöta problemet:** Kondensation finns på alla flygplan. På ett medelstort passagerarplan kan vikten öka med 200 - 300 kg. Detta medför ökad bränsleförbrukning, vilket ökar kostnaderna för flygbolagen och belastar miljön genom onödiga utsläpp av växthusgaser.



CTT har produkter som dels markant höjer kabinluftens fuktinnehåll och dels håller flygplanskroppen torr. Detta medför ett behagligare klimat ombord och ett mer hållbart flyg med sänkt klimatavtryck.

## TVÅ PRODUKTGRUPPER FÖR AKTIV FUKTREGLERING

PRODUKTGRUPPER	LUFTFUKTARE	AVFUKTARE
Produktnytta	<b>HÅLLER LUFTFUKTIGHETEN PÅ BEHAGLIG NIVÅ</b> Höjer luftfuktigheten från ohälsosamt torr till normal nivå, vilket minskar riskerna för uttorkning, trötthet och virusangrepp. Högre luftfuktighet medför även bättre sömn, ökat välbefinnande och minskad jet-lag samt håller immunförsvaret och smaklökar intakt utan påverkan från uttorkning.	<b>HÅLLER KONDENSATIONEN I SCHACK</b> Reducerar kondensation och eliminerar ansamlad kondensvatten i flygplanet, vilket sänker vikten och därmed bränsleförbrukning samt klimatavtrycket. Ett flygplan utan kondensproblem är alltid lättare och har lägre underhållskostnader genom färre elfel, ingen korrosion och längre livslängd på isoleringsmaterial. Fuktreducering är alltid mer hållbart.
Drivkrafter	<b>HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE</b> Ökat fokus på luftkvalitet och kabinklimatet riktar intresset mot torr kabinluft och dess påverkan på immunförsvaret.	<b>MER HÅLLBART FLYGANDE OCH LÄGRE KLIMATAVTRYCK</b> Ökade krav på att minska miljöavtrycket från passagerare, finansärer och ägare.
Trender	<b>UPPLEVELSE-PARADOXEN</b> Flygbolagen förbättrar ständigt sin Business class. Den torra luften i kabinen motverkar satsningar på gourmetmat, exklusiva viner och interiörer som är designade för att maximera upplevelsen. En förhöjd luftfuktighet medför att våra sinnen som smak normaliseras och kroppen är mindre stressad. Det förhöjer upplevelsen av gjorda investeringar.	<b>LÅGPRIS-EFFEKTEN</b> Allt fler tar efter lågprisflygbolagen med ökad stolsdensitet och högre load-factor samt allt kortare tid på marken. Detta gör att de passiva systemen blir otillräckliga och kondensvattnet blir kvar i flygplanet och leder till viktökning och större miljöpåverkan.
Tillgänglighet	<b>LEDANDE OEM-LEVERANTÖR</b> OEM-leverantör av samtliga luftfuktare till nyttillverkade långdistansflygplan: Boeing 787, Airbus A350 och Boeing 777X. Kan Retrofit-installeras i alla moderna långdistansflygplan.	<b>RETROFIT MÅSTE DRIVA OEM</b> Kan Retrofit-installeras på alla flygplansmodeller från Airbus och Boeing. Saknas som OEM-tillval på volymmarknaden.
Kunder	<b>VÄL DIVERSIFIERAD KUNDBAS - STOR POPULATION DRIVER MARKNADEN</b> CTT har luftfuktare i drift hos flertalet flygbolag över hela världen.	<b>FLERA LEDANDE FLYGBOLAG I NORRA EUROPA</b> Narrowbody kunder i norra Europa, såsom Sunclass, Jet2.com och Transavia. Stor installerad bas på widebody Boeing 787 samt växande bas hos Airbus A350 kunder.

## FAKTA OM LUFTFUKTIGHET

- Luftfuktigheten mäts i regel som den relativa luftfuktigheten RH, vilken definieras som kvoten mellan vattenångans partialtryck och vattenångans partialtryck vid mättat tillstånd i atmosfären, det vill säga vattnets ångtryck vid aktuell temperatur.
- Vid en relativ luftfuktighet på 100 % RH faller oftast regn, men det kan också vara dimma eller dagg. Däremot gäller inte det omvända – luftfuktigheten är inte alltid 100 % RH när det regnar.
- På vintern kan inomhusluften vara ca 20 - 30 % RH. Det kan upplevas som torrt, men människan har lärt sig att hantera dessa nivåer. Det är däremot svårt att överhuvudtaget finna befolkade platser på

jorden där luftfuktigheten är lägre än 15 % RH. Det innebär att människan inte anpassat sig till nivåer därunder. Att vistas i ett flygplan med en luftfuktighet under 10 % RH är ett för människan onormalt och extremt torrt klimat med negativ påverkan på kroppens funktioner och vårt välbefinnande.



## ORDERBOK AV WIDEBODY-FLYGPLAN HOS BOEING OCH AIRBUS

Flygplan (antal)	Orderbok UB-24	I drift UB-24	Ordrar 2025	Leveranser 2025	Orderbok UB-25	I drift UB-25
Boeing 787	770	1 161	394	88	1 076	1 249
Airbus A350	645	642	185	57	830	699
Boeing 777X	487	-	132	-	619	-
<b>Total</b>	<b>1 902</b>	<b>1 803</b>	<b>711</b>	<b>145</b>	<b>2 525</b>	<b>1 948</b>

## LEVERANSER AV WIDEBODY-FLYGPLAN FRÅN BOEING OCH AIRBUS

Flygplan (antal)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Boeing 787	158	53	14	31	73	51	88
Airbus A350	112	59	55	60	64	57	57
Boeing 777X	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totala leveranser</b>	<b>270</b>	<b>112</b>	<b>69</b>	<b>91</b>	<b>137</b>	<b>108</b>	<b>145</b>
<b>Tillväxt, %</b>		<b>-59 %</b>	<b>-38 %</b>	<b>32 %</b>	<b>51 %</b>	<b>-21 %</b>	<b>34 %</b>
<b>Total flygplansflotta</b>	<b>1 286</b>	<b>1 398</b>	<b>1 467</b>	<b>1 558</b>	<b>1 695</b>	<b>1 803</b>	<b>1 948</b>
<b>Tillväxt, %</b>		<b>9 %</b>	<b>5 %</b>	<b>6 %</b>	<b>9 %</b>	<b>6 %</b>	<b>8 %</b>

# VD-ORD

## Trots svaga siffror - Hyggligt år i verksamheten

### - Breda volymökningar

### Tillfälliga lagerjusteringar dolde och valuta motverkade ökningen



#### Året i korthet

Verksamheten utvecklades bättre än vad bokslutssiffrorna ger uttryck för. Det finansiella utfallet för 2025 är inte tillfredsställande, men det finns flera förmildrande omständigheter och tydliga ljuspunkter. Först och främst gynnas vi av att den strukturella tillväxten och utsikterna i flygindustrin ytterligare stärktes under året, drivet av ökad flygplansproduktion, stora orderläggningar på flygplan med rekordstora orderböcker hos både Airbus och Boeing. Sett till helheten hade vi under 2025 en bra underliggande utveckling:

- OEM verksamheten växte organiskt
- Private Jet segmentet utvecklades starkt
- Flygbolagens inköp av förbrukningsprodukter ökade.

Att omsättning och resultat trots detta minskade har främst tre förklaringar:

1. Negativa valutaeffekter om ca 20 MSEK
2. Minskning i reservdelsförsäljningen med 22 MSEK
3. Lagerminskningar hos våra eftermarknadsdistributörer motsvarande 32 MSEK i utebliven försäljning.

Under 2025 försvagades den amerikanska dollarn samtidigt som den svenska kronan stärktes, vilket resulterade i en betydande negativ valutapåverkan. Reservdelsförsäljningen var ovanligt svag och det var det enda av våra produktområden med sjunkande efterfrågan från slutanvändare. Att skillnaden blev ovanligt stor beror på att 2024 var exceptionellt starkt, medan 2025 var ovanligt återhållsamt. Den tredje förklaringsfaktorn är tillfällig lagerdynamik i distributionsledet, som under perioden kom att dölja den underliggande efterfrågeök-

ningen på våra förbrukningsprodukter ute hos flygbolagen. Distributörerna inledde året med ovanligt höga lagernivåer, vilket begränsade deras inköpsbehov och ledde till att våra leveranser inte speglade den faktiska konsumtionen i slutmarknaden. Den ökade efterfrågan hanterades genom eget lager och fick därför inte genomslag i våra redovisade intäkter. Om deras lager varit normala och inköpsmönstren följaktligen motsvarat den faktiska marknadsvolymen skulle våra eftermarknadsintäkter ha uppgått till 199 MSEK, jämfört med redovisade 167 MSEK. Detta visar tydligt hur kortsiktiga lagerjusteringar kan påverka rapporterade siffror, även när den underliggande efterfrågan utvecklas positivt. Eftersom den underliggande förbrukningen är stabil är det ett övergående problem. Vi bedömer nu att lagernivåerna i distributionsledet har normaliserats.

#### OEM – Accelererad tillväxttakt under 2026

OEM växte med 43 % organiskt och går mot accelererad tillväxt under 2026, drivet av högre produktionstakt av flygplan och fler produkter i genomsnitt per byggt A350-flygplan, drivet av att allt fler valt 3 eller fler luftfuktare per flygplan. Det gör att vi ser en accelererad tillväxt under 2026 där vi räknar med väsentligt högre tillväxttakt jämfört med 2025 (i USD).

#### OEM – Rekordstora orderböcker på flygplan ger starka utsikter många år framöver

Den strukturella efterfrågan på luftfuktare stärktes ytterligare under 2025, drivet av fortsatt hög ordergång på flygplansmodeller där våra system finns som tillval. Totalt beställdes 711 sådana flygplan och det fanns 2 525

flygplan i orderböckerna vid årsskiftet, jämfört med 1 948 flygplan som hittills levererats totalt, varav 145 under 2025. Airbus och Boeing förväntas skala upp produktionen av A350, Boeing 787 och Boeing 777X kraftigt de kommande åren. Det kommer vara en av de primära drivkrafterna i vår tillväxt kommande år.

#### Private jet: ACJ / BBJ lyfter lägsta nivå – Businessjet krävs för det stora lyftet

Framgångarna inom Private Jet-segmentet fortsatte under 2025. Vårt lyckade samarbete med Airbus Corporate Jets (ACJ) utvecklades starkt med rekordmånga kit-leveranser under 2025. Under årets slut tecknade vi även ett avtal med Boeing Business Jets (BBJ), vilket innebär att kabinbefuktning etablerats som en de facto standardlösning för VIP-flygplan.

Att både ACJ och BBJ inkluderar kabinbefuktning som en integrerad del av flygplansaffären utgör en tydlig marknadssignal och markerar en ny praxis i Private Jet-segmentet. Vi bedömer att motsvarande utveckling gradvis kommer att sprida sig till större privatflygplan från Bombardier, Gulfstream och Dassault. Marknadspotentialen i detta premiumsegment uppgår till cirka 300 MSEK per år, vilket väsentligt överstiger dagens nivå om 25–50 MSEK inom VIP-segmentet.

Trots en starkt strukturell grund kommer volymerna inom VIP-segmentet vara små och ojämnt fördelade över året. Detta medför fortsatt kvartalsvis volatilitet, något som kommer prägla inledningen av 2026 då inga kit-leveranser är planerade under första halvåret. Vi har dock flera nya VIP-projekt planerade för senare delen av året, och förutsatt dessa materiali-

seras enligt plan ska omsättningen för helåret överträffa fjolåret.

Ett mer substantiellt steg kräver att våra system inkluderas i de officiella produktkatalogerna hos tillverkare såsom Bombardier. Det skulle möjliggöra en bredare och mer skalbar marknadspenetration och därmed utgöra en viktig tillväxtmotor på längre sikt. Sammantaget ser vi betydande strategisk potential i detta segment, där vi bevisat att våra system är tillförlitliga och där marknads utveckling går mot att ha kabinbefuktning som en vital del av kabinklimatet.

#### Kabinbefuktning – Fler Retrofit-möjligheter under 2026/2027

Antalet Retrofit-möjligheter av kabinbefuktning förväntas ta fart under 2026–2027 i takt med att fler flygbolag snart tar emot sina första nya flygplan utrustade med systemet. Detta förväntas leda till fler säljmöjligheter för oss när man ska uppgradera sina befintliga flottor. Därtill finns kabinuppgraderingsprojekt drivna av långa ledtider för nya flygplan som ökar incitamenten att investera i befintliga långdistansflottor. Möjligheter gäller främst A350-, Boeing 777- och 787-flottorna. Vår inkludering i Airbus Retrofit-katalog för A350 ger oss en fördel, då mer än 400 flygplan är aktuella för kabinuppgraderingar fram till 2028 – varav de flesta saknar luftfuktare. Flygbolag kan därmed höja standarden på sina äldre flygplan till samma kabinklimatnivå som de senaste A350-modellerna. Detta gäller främst kabinbefuktning, men även lösningar för cockpit och crew rest. Marknadspotentialen är stor om vi lyckas.

#### Avfuktarsystemet – OEM-status ett krav – kräver fler flygbolag

Avfuktarsystem är ett tillväxtområde som inte tagit fart. Det är ett viktigt tillväxtområde. I dagsläget ingår det i systemen för VIP och A350 samt som fristående system för Retrofit. För att nå signifikanta volymer krävs dock OEM-tillgänglighet på "narrowbody"-modeller från Airbus och Boeing, men man prioriterar för närvarande högre produktionstakter, vilket innebär en begränsad vilja att introducera nya system. För att driva på OEM-implementering behövs därför en tydlig efterfrågan från större flygbolagskunder i samband med beställning av nya flygplan. Vårt kommersiella fokus är därför riktat mot ledande europeiska lågprisbolag. Vårt hållbarhetserbjudande är starkt, då flygindustrin behöver förbättra sin miljöeffektivitet. Vi är övertygade om att avfuktare bör vara en naturlig del av hållbarhetskatalogerna för framtidens flygplansprogram.

#### Eftermarknaden – Högre intäkter 2026

Eftermarknaden är en central del av vår affärsmodell och genererar återkommande intäkter under flygplanets hela livscykel, vanligtvis i 20–25 år. Intäkterna kommer från förbrukningsprodukter som byts årligen, reservdelar och reparationer. Normala ingående lager av förbrukningsprodukter gör att distributörernas inköp från oss i högre grad ska spegla den faktiska slutkundsefterfrågan. Sammantaget stödjer detta vår förväntan om ökade eftermarknadsintäkter (i USD) under året.

CTT har en ung och växande installerad bas, vilket skapar goda förutsättningar för en stabil och långsiktigt hållbar utveckling i eftermarknaden. Drivkraften är populationstillväxt – antalet enheter som tas i drift minus de som tas ur trafik. Inom några år ser vi att populationen av luftfuktare har potential att uppnå en årlig tillväxttakt som överstiger 20 %. För CTT handlar det även om att se till att kunderna är nöjda med systemen så att de används under hela flygplanets livslängd, även vid byte av operatör, och att man köper originaldelar i eftermarknaden.

#### Hållbarhet – Integrerat i strategi och kund erbjudande

CTT har hållbarhet som en integrerad del i bolagets strategi och verksamhet. Under 2025 har vi bland annat uppnått certifiering enligt ISO 14 001 / 45 001 och initierat ett cirkulärt projekt för återvinning av förbrukningsprodukter tillsammans med en större flygbolagskund. Hållbarhetsaspekter finns även som en del i vårt kunderbjudande genom att produkterna minskar klimatavtryck och förbättrar arbetsmiljön ombord.

Personalens vinstandelsstiftelse som instiftades 2015 är något unikt som jag gärna lyfter fram. Den engagerar hela personalen och bygger samägarskap. Varje år avsätts 7,5 % av bolagets resultat till Vinstandelsstiftelsen för köp av CTT-aktier. Alla anställda behandlas lika, oavsett befattning och lön. Idag är personalen genom stiftelsen 20:e störste ägare i CTT och varje anställd, som arbetat heltid sedan starten 2015, hade vid årsskiftet cirka 2 900 aktier i CTT, och kommer därtill för 2025 få aktier till ett värde av ca 42 KSEK.

#### Utblick – Högt oljepris pressar flygbolagen – 2026 bedöms bli bättre än 2025

Om vi blickar framåt bedömer vi att de strukturella drivkrafterna i vår marknad fortsätter att vara robusta, även i en omvärld präglad av ökad geopolitisk och ekonomisk osäkerhet.

- Valuta är en joker där USD uppvisat betydande rörelser under det gångna året. Detta är en extern faktor med stor påverkan på omsättning och resultat som vi inte kan kompensera för fullt ut, men vi fortsätter att begränsa dess inverkan genom strikt kostnadsdisciplin, genomförda och planerade prisjusteringar där marknadsförutsättningarna medger det, samt genom att successivt öka andelen kostnader och finansiering i USD.

- Den pågående konflikten i Mellanöstern pressar flygbolagen och riskerar att utvecklas till den största krisen för branschen sedan pandemin. Priserna på olja och flygbränsle har stigit kraftigt, vilket påverkar flygbolagen både direkt genom ökade kostnader och indirekt genom en försvagad ekonomisk tillväxt. Effekterna är redan tydliga globalt och särskilt för flygbolag som har sin bas i konfliktområdet.

- För CTT är detta naturligtvis inte positivt, men påverkan bedöms som liten i närtid eftersom flera av våra långsiktiga drivkrafter – inte minst inom OEM – är robusta med stabil efterfrågeutveckling även i ett mer volatilt omvärldsläge. Produktionsplanerna inom flygindustrin i huvudsak förväntas fortgå enligt plan. Färre flygningar till och från Mellersta östern leder dock till lägre utnyttjandegrad av våra produkter. En utdragen konflikt skulle, likt pandemin, kunna påverka flygbolagens planering av flygplansflottorna. Det skulle minska efterfrågan i eftermarknaden även om CTT har en fördel genom att merparten av våra produkter återfinns på de modernaste flygplansplattformarna.

- Under 2026 ser vi en accelererande tillväxttakt inom OEM segmentet och högre försäljning i eftermarknaden. Detta skapar en stabil grund för ett starkare 2026 jämfört med föregående år, både avseende omsättning och resultat (valutajusterat). Vi ser även goda möjligheter att nå strategiskt viktiga milstolpar inom exempelvis Retrofit och Businessjet segmentet. Dessa områden har potential att addera betydande intäkter från 2027 och framåt, vilket ytterligare skulle stärka vår strukturella tillväxtprofil och underbygga våra långsiktiga utsikter.

Avslutningsvis vill jag passa på att tacka mina arbetskamrater på CTT, som genom engagemang, kompetens och en vilja att ständigt utvecklas gör att vi kan bygga ett ännu bättre CTT. Jag vill även rikta ett stort tack till bolagets aktieägare, kunder och affärspartner för fortsatt förtroende. Tillsammans medverkar vi alla till ett bättre flyg för miljö och alla ombord.

Nyköping i mars 2026

Henrik Höjer, VD

# VISION, AFFÄRSIDÉ OCH STRATEGI

## VISION

Bolagets vision är att aktiva fuktregleringssystem finns i alla flygplan. CTT ska som pionjär vara den marknadsledande leverantören.

## STRATEGI

Bolagets strategi syftar till att skapa konkurrenskraftig, lönsam och uthållig tillväxt genom ökat antal levererade system, fokus på eftermarknaden, verksamhetsoptimering (operational excellence) samt tekniskt ledarskap och innovation inom aktiv fuktkontroll av flygplan.

## AFFÄRSIDÉ

CTTs affärsidé är att utveckla, tillverka, leverera och underhålla produkter som höjer luftfuktigheten för ökat välbefinnande ombord och minskar kondensationen för bättre driftsäkerhet samt lägre miljöbelastning.

## AFFÄRSMODELL MED BETYDANDE EFTERMARKNAD

CTTs fuktregleringssystem är konstruerade för att sitta i flygplanet under dess fulla livstid. Varje år måste vissa delar bytas ut och över tid krävs reparationer. Det skapar en signifikant eftermarknad.

CTT ska tillhandahålla pålitliga, säkra, effektiva och hållbara system som eliminerar grundorsakerna till fuktproblem i flygplan. Produkterna är anpassade för att sitta i flygplanet under dess fulla livslängd.

Affärsmodellen bygger på dels intäkter från försäljning av produkter och system som monteras hos flygplanstillverkare i nya flygplan eller i befintliga flygplan, och dels på intäkter från eftermarknaden.

För att CTT ska nå den fulla intäktpotentialen måste produkterna användas under hela flygplanets livslängd och operatörerna välja CTTs originaldelar i eftermarknaden.

## AFFÄRSMODELL FÖR UTHÅLLIGT AKTIEÄGARVÄRDE



Affärsmodellen vilar på att vidmakthålla en stark position hos flygplanstillverkare (OEM) med långa kontrakt och starka relationer med flygbolag och andra operatörer av flygplan. Att vara leverantör till OEM-tillverkare ställer stora krav på verksamheten såsom leveransförmåga och kvalitet. Det ger CTT en konkurrensfördel

och möjlighet att definiera agendan för aktiv fuktkontroll i flygbranschen. Eftersom OEM har långa produktlivscyklar och höga barriärer kan CTT uppnå en ledande position för lång tid framöver. Affärsmodellen skapar förutsättningar för uthållig vinstökning genom gradvis ökning av den låga marknadspenetration av

bolagets produkter och en stadigt växande eftermarknad. Aktieägarvärde ska skapas genom att starka kassaflöden kan genereras, drivet av fler produkter i drift och full utnyttjandegrad under hela livslängden, samt att CTT ska förbli den dominerande leverantören i eftermarknaden.

# STRATEGI FÖR LÖNSAM TILLVÄXT

Bolagets strategi syftar till att i kraft av sin ledande position skapa lönsam och uthållig tillväxt genom att öka marknadspenetrationen av produkter som höjer luftfuktigheten i kabinen och avfuktning som minskar kondensationen i flygplan.

Bolagets strategi bygger på att vara ledande leverantör till OEM-tillverkare, driva marknaden och befästa positionen i eftermarknaden. Målet är att bolagets verksamhet ska bidra till en mer hållbar utveckling för flyget. Att vara leverantör till OEM är centralt, ger legitimitet och får stort

marknadsgenomslag. OEM ställer höga krav på verksamheten och kräver ständig optimering. CTT är pionjären och måste därmed ensam säkerställa marknadens kännedom om fördelarna med aktiv fuktkontroll.

CTT har stort applikationskunnande och strategiska samarbeten, vilket gynnar bolaget att leda utvecklingen och bibehålla en marknadsledande position i eftermarknaden.

## STRATEGISKA FOKUSOMRÅDEN

För att uppfylla visionen, fullfölja affärsidén och uppnå målen för tillväxt, lönsamhet och kapitalavkastning har CTT strategiska prioriteringar med ett långsiktigt hållbarhetsarbete integrerat. Strategins fyra hörnstenar omfattar systemtillväxt i populationen, fokus på eftermarknaden, verksamhetsoptimering samt aktiviteter för tekniskt ledarskap och innovation. Den strategiska agendan anger inriktningen och styr bolagets beslutsfattande samt resulterar i mål och åtgärder som avrapporteras årligen i årsredovisningen.

TILLVÄXT I  
POPULATIONEN

FOKUS PÅ  
EFTERMARKNADEN

VERKSAMHETS-  
OPTIMERING

TEKNISKT LEDARSKAP  
OCH INNOVATION

HÅLLBARHET

## TILLVÄXT I POPULATIONEN

CTT har stort strategiskt fokus på tillväxt, som i väsentliga delar syftar till att skapa hävstång på OEM-kontrakten. Ytterst handlar det om att generera en större installerad bas av bolagets produkter genom ökat produktinnehåll på nytillverkade flygplan. Marknadspotentialen är stor eftersom penetrationen är mycket låg. CTT är pionjär och marknadsledande leverantör av såväl avfuktare som luftfuktare. En central del i strategin är att uppnå kritisk penetration för en viss applikation för att driva marknaden. Tillväxten ökar i takt med att fler och fler flygbolag upplevt nyttan med aktiv fuktreglering. Framgångsrika applikationer i OEM-program skapar sådant momentum. Luftfuktare i cockpit är ett bra exempel på en applikation som först blivit

en de-facto standard på en flygplanstyp och därefter följer andra flygplanstyper efter.

### Tillväxtstrategin har två grundelement:

#### Produkter i nytillverkade flygplan

För att uppnå hög och uthållig tillväxt i populationen är OEM-kanalen bärande. Att ha bolagets produkter tillgängliga för montering i nytillverkade flygplan är en grundförutsättning för skalbar tillväxt. CTT levererar antingen direkt till flygplanstillverkaren eller indirekt till exempelvis leverantören av luftsystemet. Det medför att bolagets produkter är mer eller mindre integrerade i andra större system, vilket ställer krav på god övergripande systemförståelse. Försäljningsvolymerna påverkas

av produktionsstakten av de för CTT relevanta flygplansmodellerna, antalet applikationer som finns tillgängliga på respektive modell och selektionsgraden (penetrationen).

Framgångsrika modellplattformar som exempelvis Boeing 787 stärker bolagets goodwill och driver merförsäljning på andra flygplansmodeller. En stor installerad bas leder även till ökade möjligheter att operatörer väljer att installera CTTs system i befintliga flygplan (Retrofit).

#### Kännedom hos operatörerna

För att sälja OEM-tillvalen och driva Retrofit-affären krävs en metodisk bearbetning av operatörerna, såsom flygbolag och charteroperatörer av privatflygplan.

## FOKUS PÅ EFTERMARKNADEN

Eftermarknaden är en central del av affärsmodellen och ett uttalat fokusområde i strategin. Den installerade basen av produkter på kommersiella- och privatflygplan genererar en eftermarknad, som utöver reservdelar och serviceverksamhet, även består av förbrukningsvaror som ska bytas ut årligen.

Produktlivslängden kan vara ca 40 år eller längre, givet att en flygplansmodell tillverkas i 20 - 25 år och att varje flygplan är aktivt i ca 20 år. På en övergripande nivå syftar strategin till aktiviteter och investeringar som leder till att systemen nyttjas under hela flygplanets livslängd.

Den kanske allra mest centrala delen av strategin är att CTT alltid ska erbjuda kunderna

bäst produktnytta och högsta servicegrad. Även om flygbranschen är konservativ står den aldrig helt stilla. Det är därför viktigt att CTT strävar efter att göra förbättringar av kundnyttan. Detta kan ske genom att addera nya funktioner, integrera produkterna i andra system eller säkerställa marknadsledande tillgänglighet

Eftersom CTT har kunder över hela världen har bolaget valt att ha en indirekt modell för distribution av reservdelar och förbrukningsvaror. CTT har ett nära samarbete med ett fåtal ledande distributörer med global täckning. Det säkerställer att flygbolagen garanteras snabb tillgång.

Bolagets originaldelar har produktspecifika fördelar som bottnar i att CTT utvecklat och anpassat systemet tillsammans med Airbus och Boeing. Det medför att CTT har ett unikt applikationskunnande och produkter som möter hela kravspecifikationen. För att uppnå detta har CTT exempelvis tagit fram ett specifikt och unikt material till luftfuktaren, som kvalificerats tillsammans med Airbus och Boeing. Bolagets originaldelar möter samtliga krav som ställs för att befuktningssystemet ska kunna levereras tillsammans med flygplanet. Detta ger CTT en konkurrensfördel och utgör ett starkt skäl för många kunder att fortsätta välja bolagets originaldelar.

## VERKSAMHETS OPTIMERING

Bolagets strategi ska med hållbara förtecken sätta fokus på att optimera och utveckla verksamheten, såsom att förbättra kvalitet och leveransförmåga. Detta ska främst genomföras genom ett kontinuerligt förbättringsarbete där bolaget ska effektivisera processer inom samtliga verksamhetsområden.

Inom utveckling pågår löpande aktiviteter som syftar till att underlätta och förbättra exempelvis processer för test, verifiering samt projektmetodik.

Inom produktion pågår ständig förbättring för att optimera tillverkningskostnaden, men också för att förbättra arbetsmiljön och minimera påverkan på miljön.

Inom försäljning blir det viktigare att när marknaden växer, ta steg mot att förbättra försäljningsprocesser med moderna stödsystem. En annan viktig del av verksamheten är tillgång till strategiska nyckelkomponenter där de senaste årens turbulens visat värdet på starka partnerskap och tillförlitliga försörjningskedjor.

CTT lägger stor vikt på relationer till partners och leverantörer för att säkerställa att man uthålligt kan upprätthålla de högt ställda kraven på leveransprecision och kvalitet. CTT kan därför i vissa fall ta över försörjningen av strategiska insatsvaror och delar i tillverkningsprocessen eller fördjupa samarbetet med underleverantörer. Inom verksamheten för service och reparation ska processer och rutiner hela tiden anpassas för att kunna ge en hög servicegrad.

## TEKNISKT LEDARSKAP OCH INNOVATION

CTT måste hela tiden utveckla och anpassa produkterna till nya flygplanstyper och projekt. I ett längre perspektiv måste funktion och prestanda förbättras. Det kan handla om lägre vikt genom andra materialval eller mindre

utrymmeskrävande produkter. Andra områden är teknisk integration för att nå nya marknader. Investeringar i forskning och utveckling sker löpande med fokus på nya produktgenerationer och ökat systemansvar. CTT investerar också

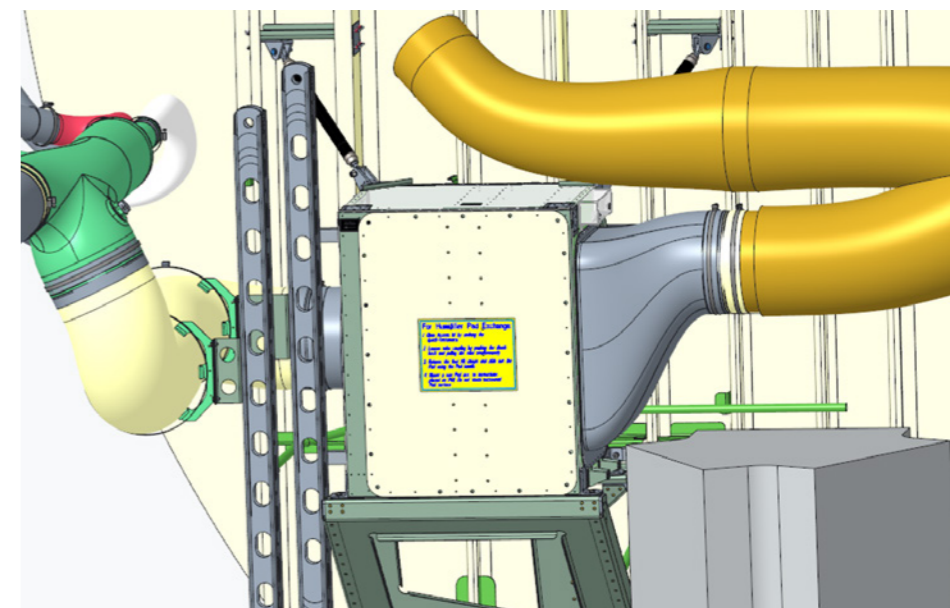
i att utveckla och skydda eftermarknaden genom att ständigt förbättra prestanda, pålitlighet och tillgänglighet.

# CTT UTVECKLAR KABINBEFUKNING I SAMARBETE MED GREENPOINT TECHNOLOGIES TILL BBJ787-8 OCH -9



”UTVECKLINGEN AV DEN NYA DESIGNEN GER OSS STRATEGISKT VIKTIG KUNSKAP FÖR FRAMTIDA 787-PRODUKTER MED AIRLINE KONFIGURATION. PROJEKTET VISAR ÅTERIGEN PÅ VÅR FÖRMÅGA ATT LEVERERA KUNDANPASSADE SYSTEM I TID, ÄVEN NÄR FÖRUTSÄTTNINGARNA PLÖTSLIGT OCH OVÄNTAT FÖRÄNDRAS.”

– Johnny Cronström, Head of Product Management



2025 kontraherades CTT för att utveckla ett kabinbefuktningssystem till fyra BBJ787 VIP flygplan. De fyra flygplanen består av ett BBJ787-8 och tre av den större modellen BBJ787-9, dvs 2 olika varianter av Boeings 787 Dreamliner levererade som VIP-flygplan av Boeing Business Jets (BBJ). Utvecklingen och installationen genomförs i samarbete med det amerikanska bolaget Greenpoint Technologies, baserade i Seattle, som har stor erfarenhet av att arbeta med BBJs olika flygplanstyper. Att det är två varianter av 787 innebär flera utmaningar då utrymmet som ska befuktas skiljer sig åt i storlek samt att installationen av CTTs befuktningssystem blir olika på ett flertal punkter och systemet anpassas till de två olika flygplanstyperna. Det blir inte riktigt två projekt då stor del av lösningarna kan användas i båda flygplanstyperna, men mycket måste också designas unikt.

Projektet baserades på ett tidigare utvecklingsarbete för BBJ787-8, men redan tidigt i projektet identifierades tydliga skillnader och

strukturella uppdateringar i uppbyggnad för BBJ787-9. För att anpassa systemet till de nya förutsättningarna inom projektets tidsram har samarbetet med Greenpoint varit helt avgörande. Deras tidigare erfarenhet av BBJ787 och tillgång till flygplansdata samt 3D-modeller har använts när CTT och Greenpoint tillsammans anpassat och förbättrat systemdesignen för både BBJ787-8 och -9 samt uppdatering till senaste teknikstandard från CTT.

Projektet påbörjades efter sommaren 2025 och i slutet av året kunde vi leverera kabinbefuktningssystemet till BBJ787-8:an. Systemet består av 3 befuktare som befuktat var sin zon av flygplanet och de integreras systemmässigt med de 2 avfuktare som ingick som standard då det gröna flygplanet levererades från Boeing. Under första halvåret av 2026 går utvecklingsarbetet vidare med att slutföra design av systemet och installationsritningarna för systemet till BBJ787-9 flygplanen.

Johnny Cronström är Head of Product Management på CTT och berättar:

”Projektet innehåller även en för CTT helt ny produktutveckling då kunden efterfrågade ett användarinterface för befuktningssystemet. Kort beskrivet en mjukvara för PC-bruk där operatören visuellt kan bevaka och justera fukten i kabinen. Denna mjukvaruutveckling är ett naturligt steg i vår resa att bredda CTTs integrationskunskap och elektronikinnehåll. Historiskt har detta interface tillhandahållits till kunderna via utomstående aktörer med begränsad inblandning från CTT. Med kunskapen och mjukvaran in-house på CTT kan vi nu stödja framtida BBJ och VIP installationer på allra bästa sätt.”

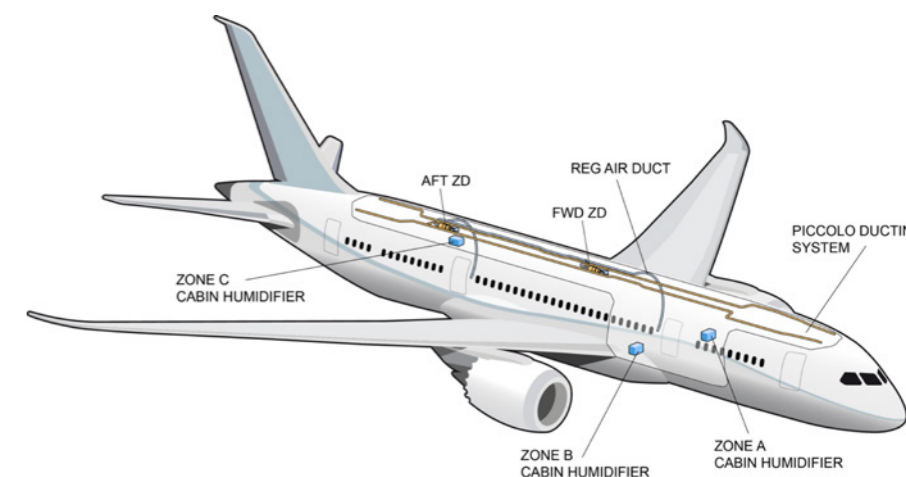
CTTs projektledare och tillika Lead Engineer Daniel Källklint tycker att systemet är tekniskt mycket intressant och att samarbetet med Greenpoint fungerar mycket bra även om samarbete med en partner i Seattle med en tidsskillnad på 9 timmar innebär vissa utma-

ningar för teamen oavsett om man är baserad i Nyköping eller Seattle. Läs sena kvällar respektive tidiga mornar för koordinationsmöten.

### Banar vägen för Retrofit

BBJ787 är med sin storlek och prislapp ett VIP-projekt som inte är frekvent. För CTT är det viktigt att fortsätta vara den självklara leverantören av befuktningssystem på VIP flygplan samt att det ger CTT en unik möjlighet att utveckla, verifiera och certifiera kabinbefuktningssystem som kan återanvändas när ett flygbolag önskar att införa kabinbefuktning i sina flygplansflottors First- och Business Class kabiner. Boeing 787-9 är den mest populära av 787-modellerna. Potentialen för Retrofit är stor då flottan börjar bli äldre. Boeing hade vid årsskiftet 2025/26 levererat 1 249 flygplan och hade en orderbok på 1 076 Boeing 787.

Zone B befuktare installation på B787-8 – ”En av utmaningarna är att bygga upp 3D modeller för att passa in vårt system utan att det krockar med kringutrustning” säger Daniel Källklint, projektledare och Lead Engineer.



# STRATEGISKA MÅL 2024 - 2025

## / AVSTÄMNING 2025

### OEM

### Avstämning 2025

<b>Boeing 787:</b> Luftfuktare finns i optionskatalogen för First / Business class på Boeing 787	<input type="checkbox"/>	CTT har fortsatt dialog med Boeing och flertalet intresserade flygbolag.
<b>Boeing 777X:</b> Minst 5 (2) flygbolag har specificerat luftfuktare till Boeing 777X	<input type="checkbox"/>	Boeing sköt under året leveranserna till 2027. CTT bearbetar kontinuerligt de flygbolag som har beställt 777X.
<b>Airbus A350F:</b> Minst 5 (3) bolag har specificerat luftfuktare i Flight deck / Crew rest	<input type="checkbox"/>	Airbus har bekräftat 3 bolag som valt CTT befuktare. Under 2025 har ytterligare flygfraktbolag valt A350F. CTT fortsätter marknadsföra befuktning mot de som har beställt A350F.
<b>Nya OEM möjligheter:</b>		
<b>Boeing 737 MAX:</b> Avfuktare finns som tillval vid köpet av flygplan	<input type="checkbox"/>	Målet är inte uppfyllt och arbetet fortgår.
<b>Airbus A320neo:</b> Avfuktare finns i optionskatalogen	<input type="checkbox"/>	Målet är inte uppfyllt och arbetet fortgår.
<b>Private jet (OEM):</b>		
<b>Bombardier:</b> Luftfuktarsystemet finns som tillval vid nyförsäljning av Global 7500 / 8000	<input type="checkbox"/>	CTT har fortsatt tekniska och kommersiella diskussioner med Bombardier och ett antal Global 7500 kunder.
<b>Gulfstream:</b> Luftfuktarsystemet finns som tillval vid nyförsäljning av G700 / G800	<input type="checkbox"/>	CTT har fortsatt marknadsföring mot Gulfstream.

### Flygbolagsförsäljning

### Avstämning 2025

<b>Luftfuktarsystem:</b>		
<b>Humidifier Onboard First / Business class:</b> Antalet flygbolag som har flygplan i drift med kabinbefuktning i premiumklass ska vara minst 10 (4)	<input type="checkbox"/>	Inga nya flygbolag fick leveranser. Första flygplanet till Qantas har börjat flygutprovningen och Air Indias första A350-1000 levererades i december med 6 befuktare .
<b>Avfuktarsystem:</b>		
<b>Airbus A320:</b> Antalet aktiva flygbolagskunder med avfuktare ska uppgå till minst 5 (2) <sup>1)</sup>	<input type="checkbox"/>	De 5 första systemen av 146 levererades till Jet2.com. Därutöver pågår tester i flygplan hos ett större europeiskt lågkostnadsflygbolag.
<b>Boeing B737:</b> Antalet aktiva flygbolagskunder med avfuktare ska vara minst 5 (2) <sup>1)</sup>	<input type="checkbox"/>	Ingen ytterligare kund har tillkommit, men dialog pågår med några 737 operatörer.
<b>Airbus A220:</b> Antalet aktiva flygbolagskunder med avfuktare ska uppgå till minst 3 (0) <sup>1)</sup>	<input type="checkbox"/>	Ingen kund har tillkommit.

1) Testkunder exkluderade

Utfall inom parentes avser år 2024

### Fokus på Eftermarknaden

### Avstämning 2025

<b>Distribution:</b> Minst 1 kontrakt som är integrerat i en Total Component Support (TCS) lösning	<input checked="" type="checkbox"/>	CTT har tecknat ett avtal för distribution av eftermarknadsprodukter med en TCS leverantör (avtalet slöts 2024.)
<b>IP och Innovation:</b> Minst 1 kund opererar befuktningssystem med integrerat VOC filter	<input type="checkbox"/>	CTT har dialog med OEM:erna för introduktion av en integrerad VOC filter lösning.

### Verksamhetsoptimering

### Avstämning 2025

Bibehålla både leveranssäkerhet samt kvalitet prestation på 100 % till Airbus och Boeing	<input checked="" type="checkbox"/>	Målet uppnått även 2025
--	-------------------------------------	-------------------------

### Tekniskt ledarskap och Innovation

### Avstämning 2025

Minst 1 godkänt STC (Supplementary Type Certificate) för Retrofit av kabinbefuktningssystem till minst 1 flygbolagskund på Boeing 787, 777 Classic, Airbus A350, A380 eller A330.	<input type="checkbox"/>	Kabinbefuktning ingår som en del i Airbus retrofit program för A350. Arbetat att få ett liknande avtal med Boeing för 787 samt en första kund fortgår.
---	--------------------------	--

# CTT LÖSER FUKTPARADOXEN I FLYGPLAN – OPTIMERAR LUFTFUKTIGHETEN

CTT är marknadsledande i flygindustrin avseende system som aktivt bekämpar dels extremt torr kabinluft och dels fukt i flygplanskropp och struktur. Det krävs aktiva system som angriper grundorsakerna för att lösa fuktproblemen till gagn för människor och miljö.

Kondens bildas i alla flygplan. Historiskt har flygindustrin tillämpat passiva metoder för att minska kondensationsproblemen. Av flera skäl är dessa otillräckliga. Det medför att kondensvatten ansamlas och blir kvar i flygplanet. Det är inte hållbart. Ett annat problem i flygplan är att kabinluften är alldeles för torr. Det har länge ansetts som ett nödvändigt ont att flygplan har ett ohälsosamt torrt klimat. CTT är en pionjär i tiden som med sina aktiva metoder angriper grundorsakerna till fuktproblem i flygplan.

## Kort om fuktproblem i flygplan

Kondens bildas när kabinluften kyls ned mot planet yterskal. När kondensen i form av is och vatten ansamlas i flygplanet ökar vikten, vilket ger ökad bränsleförbrukning, högre driftskostnader och förhöjda koldioxidutsläpp. När ett flygplan når hög höjd sjunker luftfuktigheten i kabinen snabbt i takt med att luften ersätts med frisk luft utifrån som är extremt torr. Effekten på passagerare och flygpersonal är gradvis uttorkning med negativa effekter för hälsa och välbefinnande.

## Kort om klimatet ombord

Det krävs tekniska systemlösningar som hanterar de extrema skillnader som råder i atmosfären på marschhöjd och önskat klimat inne i kabinen, som helst ska ha samma nivå som på jorden avseende frisk luft, temperatur och lufttryck. Utetemperaturen är kallare än -40°C, trycket på utsidan är ca 1/4 av det normala och luftfuktigheten är noll.

**Lufttryck:** På marschhöjd är lufttrycket ca 25 % av normalt atmosfärstryck. I kabinen måste lufttrycket ligga på minst 75 % vilket motsvarar en upplevd höjd på 2 400 m. Det valda trycket är en kompromiss mellan tillräcklig komfort hos passagerarna och flygplanets vikt. Moderna flygplan med mer komposit har möjliggjort högre tryck vilket ger en upplevd höjd på ca 1 800 m.

**Luftbehandling:** Luften ombord ska ha tillräckligt syrenehåll. Temperaturskillnaden mellan luften i kabinen och utanför är dock stor, vilket medför att en del av luften recirkuleras. I ett Airbus-flygplan byts kabinluften ut helt med två till tre minuters mellanrum. Den återanvända luften går genom filter och mixas med uppvärmd uteluft. Alla moderna passagerarflygplan är utrustade med högeffektiva så kallade HEPA-filter.

**Temperaturstyrning i zoner:** Ett flygplan är indelat i klimatzoner. Varje zon har sin till- och frånluft samt styrning av temperaturen.

**Luftfuktighet:** Eftersom luften på marschhöjd saknar luftfuktighet blir det snabbt torrt i flygplanskabinen. Enda källan till att höja luftfuktigheten i flygplanskabinen är människorna ombord. Eftersom luft- och klimatsystemet är indelat i zoner blir det torrast i sektioner där det sitter minst antal passagerare. I praktiken är luften torrast där man är beredd att betala som mest för bästa möjliga upplevelse.

## Kort om luftfuktighet

Luftfuktigheten mäts oftast som den relativa luftfuktigheten RH, vilken definieras som kvoten mellan vattenångans partialtryck och vattenångans partialtryck vid mättat tillstånd i atmosfären, det vill säga vattnets ångtryck vid aktuell temperatur. Något förenklat är relativ luftfuktighet ett förhållande som anges i % mellan mängden luftfuktighet i atmosfären jämfört med den mängd som luften kan hålla vid en viss temperatur.

100 % relativ luftfuktighet betyder att luften är helt mättad med vatten och inte kan hålla mer vattenånga. Det innebär att den ytterligare vattenånga som tillförs luften kondenserar till vätska eller samlas i luften som dimma. Man kan säga att sannolikheten för regn är högre om den relativa luftfuktigheten är hög. Vid en relativ luftfuktighet på 100 % RH faller oftast regn, men det kan också vara dimma eller dagg. Däremot gäller inte det omvända – luftfuktigheten är inte alltid 100 % RH när det regnar.

Inomhusluft brukar klassas som torr för människan när den understiger 30 % RH. Det kan vara ner mot 20 % RH inomhus när det är kallt ute. Men under den nivån är sällsynt och det är svårt att överhuvudtaget finna platser på jorden där luftfuktigheten är lägre än 20 % RH. Det gör att kroppen inte är van eller har anpassat sig för att fungera i extremt torr luft. Det gör att luftfuktigheten ombord på ett flygplan är en extrem miljö.



DET TORRA PROBLEMET  
– MÄNNISKAN I FOKUS

## Extremt torr luft ombord

Luftfuktigheten i ett flygplan sjunker gradvis för att efter ca tre timmar nå en nivå på 5 - 15 % RH i kabinen. På en långdistansflygning får den torra luften påtagligt negativa effekter på passagerare och besättning. Lägst är luftfuktigheten i cockpit och personalens viloutrymmen där den rör sig ned mot 0 %. I första klass där få passagerare vistas är luftfuktigheten endast 5 % RH och i Business class enbart marginellt högre. Därmed är luften i planet torrare än någonstans på jorden. Det är en extrem miljö med negativ påverkan på kroppen. De negativa uttorkningseffekterna sitter kvar i kroppen och bidrar till jetlag.

## Problem med torr kabinluft

Ett behagligt inomhusklimat beror på mer än bara temperaturen. Luftfuktigheten spelar en viktig roll. Allra bäst är det om luftfuktigheten är mellan 40 och 60 % RH. Nivåer runt 20 - 25 % RH är normalt inomhus på vintern när det är kallt ute. Det kan upplevas som ganska torrt men kroppen kan hantera den nivån. Om luftfuktigheten däremot sjunker ytterligare medför det markant påverkan. Det yttrar sig i hur vi mår, även om det kan vara svårt att sätta fingret exakt på vad som är fel. Det påverkar välbefinnande, smak, lukt och förmåga till avkoppling samt återhämtning. Sömnsvårigheter uppstår och risken för förkylningar ökar.

Vid extremt låg luftfuktighet under 10 % RH blir effekterna mer tydliga med uttorkade slemhinnor, hud och ögon. Det får negativ påverkan på vårt immunförsvar, vilket gör oss mer mottagliga för exempelvis virusangrepp.

## Torr luft motverkar premiumambitioner

Flygbolagen investerar kontinuerligt för att förbättra upplevelsen i Business class. Trenden går mot ökad flexibilitet för bättre vila och avkoppling. Många flygbolag satsar på mat- och dryckesupplevelser. Torr luft motverkar dessa ambitioner. Om man höjer luftfuktigheten kommer uttorkningen minska och smak och lukt normaliseras.



DET BLÖTA PROBLEMET  
– MILJÖN I FOKUS

## Problem med kondensation

Kondensvatten som inte hanteras leder till att flygplanets vikt ökar. Det är ett vedertaget problem att kondens bildas. Den uppstår på alla flygningar i utrymmet ovanför passagerarutrymmet. Den luft som kommer i kontakt med den mycket kalla insidan på flygplanskroppen kondenserar och fryser till is. Mängden kondens som bildas under flygning avgörs i allt väsentligt av antalet passagerare ombord. Under inflygning och på marken omvandlas isen till vatten.

## Stannar kvar i isolering

När planet landat ska merparten av kondensvattnet ledas ut via dräneringskanaler, så

kallad passiv avfuktning. En del kondensvatten stannar dock kvar i flygplanskroppen, främst i isoleringen. Står flygplanet tillräckligt länge på marken torkar detta vatten ut, men det sker sällan. I stället ackumuleras alltmer vatten i flygplanskroppen.

## Kondensvattnet skapar problem

En ökad flygplansvikt medför högre bränsleförbrukning och därmed ökade driftskostnader och onödiga koldioxidutsläpp. Det rimmar illa med flygbranschens ambitioner och hållbarhetsmål.

Kondensvatten kan öka ett medelstort passagerarflygplans vikt med upp till 200 - 300 kg. Vatten kan dessutom orsaka korrosion, fel

på elektroniska komponenter och system och ge oönskade driftstörningar. Kondens förstör dessutom isoleringen så att den behöver bytas ut oftare.

Beräkningar visar att om flygplansvikten kan minska med 200 - 300 kg skulle det kunna sänka utsläppen av koldioxid med mellan 65 och 100 ton per år. Problemet accentueras av omvärldens ökade krav på mer hållbara flygtransporter och att flygindustrin minskar sin del av de globala utsläppen av växthusgaser.

# VÄRLDSLEDANDE LEVERANTÖR AV LUFTFUKTARE

CTT är världsledande leverantör av utrustning som höjer luftfuktigheten i flygplan. CTT har marknadens mest effektiva, energisnåla och pålitliga system.



**Princip:** Fuktig luft blåses in i kabinen (blå pilar) vilket ger en behaglig luftfuktighet för passagerarna i kabinen. Torr luft (röda pilar) från avfuktare förhindrar kondensproblem.



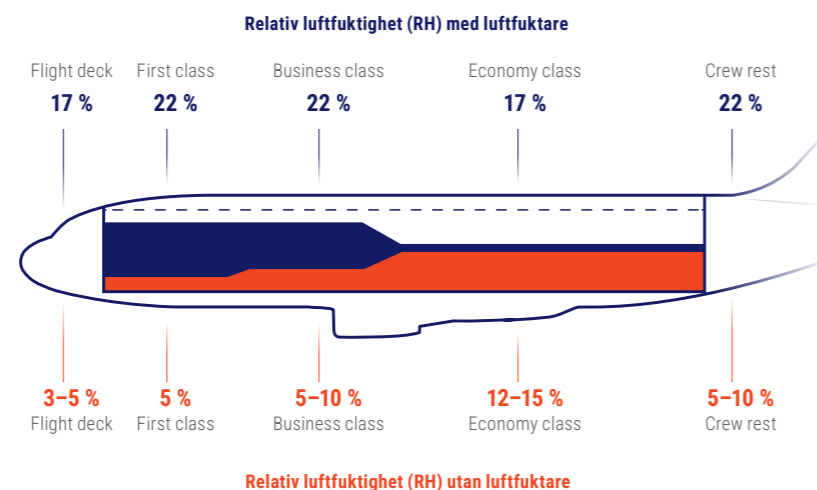
**System:** Luftfuktning till Business class i Boeing 777. Luftfuktaren installeras i tilluftskanalerna för de utrymmen som ska befuktas och vattnet tas från flygplanets ordinarie vattensystem.

## Luftfuktare för passagerare, piloter och övrig besättning

CTT är världsledande leverantör av luftfuktare som på ett energieffektivt sätt säkerställer att luftfuktigheten förblir på nivåer som människan är van vid (runt 20 till 25 % RH). Detta medför att kroppen fungerar normalt under hela flygningen. CTT har produkter för olika flygplanstyper med anpassning för cockpit, besättningens viloutrymmen (Crew rest) och passagerarkabinen. Luftfuktarna installeras främst vid nyttillverkning av långdistansflygplan som OEM-tillval. Det finns även möjlighet att retrofit-installera luftfuktare i samband med underhåll eller vid en kabinuppgredning. Luftfuktarna bygger på evaporativ teknik som CTT har anpassat och utvecklat för de specifika krav som finns i flygindustrin generellt och specifikt de från flygplanstillverkarna.

## Signifikant eftermarknad

Luftfuktarna är byggda för att vara i drift under flygplanets livslängd. Luftfuktarens fuktdyna behöver bytas ut ungefär en gång per år.



# FRAMGÅNGSRIKA OEM-PROGRAM - FLYGBOLAGSKUNDER I ALLA VÄRLDSDELAR

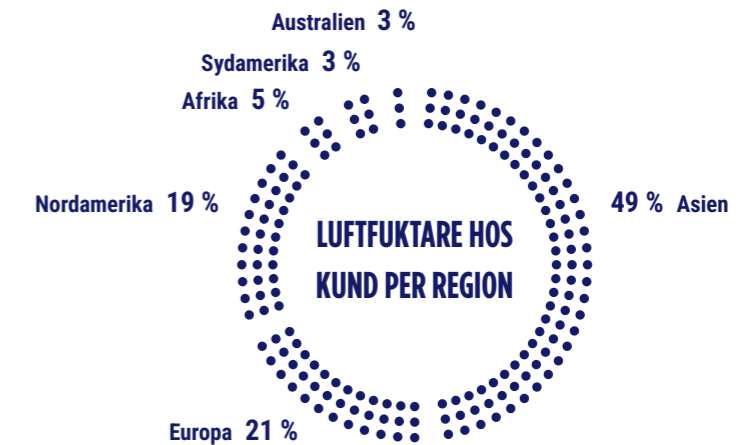
CTT är ensam leverantör av luftfuktare till Boeing och Airbus för fabriksmontering i deras senaste modeller av långdistansflygplan. CTT har flygbolag som kunder över hela världen. Försäljning sker även till privatflygplan. Läs mer om Business jets och VIP på s. 24-25.

## OEM-program driver penetrationen

Företagets produkter finns i drift globalt på en väl diversifierad kundbas med många olika flygbolag, flera bland de största och mest välkända i världen. Den största kunden svarar för ca 6 % av populationen och de tio största svarar tillsammans för ca 40 %. Merparten av populationen är i början av sin uppskattade livscykel på 15 - 20 år. CTT är vald som ensam leverantör av luftfuktare till de tre moderna långdistansmodellerna från Airbus och Boeing (Boeing 787, Airbus A350 och Boeing 777X). Det skapar förutsättningar för god tillväxt och möjligheter att påverka branschens långsiktiga kravspecifikation för fuktreglering i flygplan.

## Chanser till fler affärer ökar med antalet kunder och populationens storlek

Med bolagets luftfuktare som populära tillval vid köp av de ledande långdistansflygplanen får CTT allt fler flygbolagskunder. Ökad erfarenhet av produkterna sprider nyttan med aktiv fuktreglering. Det skapar ökade chanser till fler affärer som exempelvis spegling på andra nya modeller eller efterinstallation i befintliga flygplan. Det är vanligt att flygbolag som valt luftfuktare till exempelvis A380 eller Boeing 787 fortsätter att välja samma utrustning på nya modeller. Exempelvis började China Southern att utrusta sina A380 med luftfuktare i Crew rest (som var det enda möjliga tillvalet på A380). När man specificerade Boeing 787 valde man att spegla sitt val på A380 och därtill utrusta cockpit. När det var dags för A350 valde man återigen inte enbart att spegla föregångaren, Boeing 787, utan även att utöka



till passagerarkabinen. Att spegla sina tidigare optionsval av luftfuktare gäller exempelvis även Air China, Air France, ANA, China Eastern Airlines, Emirates, Etihad och Turkish Airlines. Den marknadsdynamiken bedöms starkt driva marknaden för luftfuktare.

## Konkurrens

CTT har en stark ställning som ensam leverantör till Airbus och Boeing samt genom en dominerande position i VIP-marknaden. Det är lägre inträdesbarriärer för konkurrenter inom VIP- och Retrofit-områdena, även om OEM-leverantörer har en särställning vid efterinstallation i kommersiella flygplan. Konkurrent på luftfuktare är Liebherr Aerospace, men man

har valt marknadsfokus i de mindre flygplanen inom Business jet-området. Konkurrens finns även i en vidare bemärkelse från helt andra kabinprodukter och innovationer som påverkar upplevelsen ombord, såsom exempelvis WiFi för passagerare. Dessa konkurrerar alla om flygbolagens budget för inköp och tidsramar vid efterinstallationsprojekten. I eftermarknaden förekommer konkurrens. Det finns förbrukningsartiklar som tagits fram av tredjepartstillverkare som är godkända att användas i bolagets OEM-produkter.

## STARKA TRENDER DRIVER MARKNADEN

CTT är ensam leverantör av luftfuktare till de senaste långdistansmodellerna. Flera flygbolag förväntas få nya flygplan med luftfuktare i passagerarkabinen från och med 2026. Det skapar en marknadynamik med möjligheter till nya kunder och Retrofit.



**ALLT FLER ...  
... UPPLEVER FÖRDELARNA  
MED LUFTFUKTNING**

CTT har luftfuktare installerade på långdistansflygplan från Airbus och Boeing på flygbolag över hela världen. Varje månad produceras nya Airbus A350- och Boeing 787- och 777X-flygplan med våra luftfuktare ombord. CTT möter ofta piloter och besättning som vittnar om fördelarna. Flygbolagen kan konstatera att CTT har bra prestanda med mycket god tillförlitlighet. Ett kvitto på detta är när flygbolag fortsätter att spegla sin konfiguration genom att välja luftfuktare även på nya modeller. Under 2026 kommer flera nya flygbolag ta emot flygplan med luftfuktare i Business eller First class. Det förväntas skapa en intressant marknadynamik.



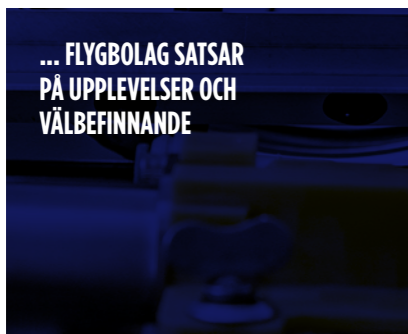
**... FLYGPLAN  
FLYGER ALLT LÄNGRE**

Flygrutterna och flygbeteendet har förändrats till förmån för direktförbindelser snarare än att mata trafik in och ut från större flygplatshubbar. Det blir allt fler direktlinjer mellan orter på olika kontinenter, vilket ger kortare total restid, men längre tid i luften i ett sträck. Det innebär ett ökat behov av luftfuktare och därmed en större marknad för CTT.



**... SER FÖRDELAR MED  
BÄTTRE KABINKLIMAT**

Flygplanstillverkarna fortsätter att införa förbättringar i nya flygplansmodeller som ökar välbefinnandet ombord. Det innebär exempelvis ökat kabintryck så att den upplevda höjden motsvarar trycket på ca 1 800 meter över havet jämfört med 2 400 meter över havet i äldre flygplansmodeller. Vidare har temperaturkontrollen utökats med flera zoner samt ljud och vibrationer reducerats. Nästa steg i insatserna att förbättra kabinklimatet är att öka luftfuktigheten, vilket erbjuds som tillval på de två senaste modellerna: Airbus A350 och Boeing 777X. Att de två ledande flygplanstillverkarna inkluderar luftfuktning som en del i kabinklimatpaketet driver marknaden för CTT.



**... FLYGBOLAG SATSAR  
PÅ UPPLEVELSER OCH  
VÄLBEFINNANDE**

När flygbolag investerar i en allt bättre och bekvämare Business class och flygrutterna blir längre söker man produkter som förbättrar förutsättningarna för ökat välbehag och välbefinnande. Med premiumpassagerare i fokus är strävan att skapa en reseupplevelse som möter höga krav på flexibilitet, möjlighet att arbeta och vila samt god och hälsosam mat. Flygbolag försöker differentiera upplevelsen genom att bättre påverka och involvera våra sinnen som doft och smak. Allt fler flygbolag inser att den torra kabinluften är en motverkande faktor som leder till försämrad doft, smak och vila. I pandemins spår har flygindustrin lyft upp luftkvalitetsfrågor. I detta sammanhang ser allt fler betydelsen med högre luftfuktighet för att förhindra att immunförsvaret försvagas. Det leder till att fler ser ett ökat behov av väsentligt högre luftfuktighet, vilket driver marknaden för CTT.

## TILLVÄXT GENOM REPETITIVA AFFÄRER OCH HÖGRE PENETRATION

Marknaden för cockpit-luftfuktare är etablerad och den för vilomoduler utbredd medan den för passagerare däremot är ny och framväxande. Tillväxt uppnås genom repetitiva affärer när man speglar tidigare konfigurationer och adderar passagerarkabintäckning.



**VÄRLDENS TORRASTE KONTOR**

### Positiv marknadstrend

Luftfuktare till cockpit har en hög marknadsandel. Bolagets marknadsplan bygger på att dra fördel av framgångarna på Boeing 787 med ett mycket stort antal flygbolagskunder. Fler och fler flygbolag efterfrågar likartad utrustning på nya flygplan. Många flygbolag har speglat sitt val på Boeing 787 när man köpt Airbus A350. I de nya modellerna som A350 och Boeing 777X har man därtill möjlighet att välja luftfuktare till passagerarkabinen. CTT har idag en stor population med bra driftdata avseende tillförlitlighet och prestanda. Därmed minskar steget till att utrusta även passagerarkabinen med luftfuktare. CTT är i en positiv marknadstrend där målsättningen är att positiv erfarenhet och enhetlig upplevelse ska styra flygbolagen när man väljer luftfuktare till sina olika flygplan.

### Marknaden breddas till fler flygplanstyper och fler applikationer

En hörnpelare i tillväxtstrategin är att bolagets luftfuktare ska finnas som tillval i cockpit, Crew

rest och passagerarkabin. Produktionstakten av widebody-flygplan där CTTs system är tillgängliga styr marknadens potential och förväntas öka kraftigt under 2026 jämfört med 2025. Produktion pågår av de första 777X-flygplanen som planeras att levereras till kund under 2027. CTTs produkter är tillval och försäljning styrs av penetrationen (läs: hur många som väljer våra optioner). Målet är att på Airbus A350 och Boeing 777X nå samma penetrationsgrad för luftfuktare i cockpit och personalutrymmen som på Boeing 787. Därtill ska marknaden gradvis breddas mot passagerarkabinen samtidigt som produktionstakten fortsätter att öka. Det är fortfarande långt kvar till den produktionsstakt Airbus och Boeing hade 2019.

### Milstolpe i tillväxtplanen inträffar när fler flygbolag har luftfuktare i Business class

För närvarande har enbart tre flygbolag luftfuktning i Business class i sina A350 (China Southern, Turkish Airlines och Air India). Det finns ytterligare flygbolag som valt att

utrusta sina A350-1000-flygplan med luftfuktare till sina Business class-kabiner, med förväntad leverans från 2026. Under 2027 förväntas även Boeing starta leveranserna av Boeing 777X. CTT har två flygbolagskunder, Emirates och ANA, som kommer ha luftfuktare i premiumklass på deras 777X.

### Framgångar på OEM ska driva Retrofit-marknaden för kabinluftfuktning

Målet är att flygbolag som utrustar sina nya A350/777X med luftfuktare i Business och First class även ska göra efterinstallationer i sina befintliga flygplan. Det finns en stor potential på alla de flygplan som idag har levererats med endast cockpit-luftfuktare. Dessa flygplan används på långdistans och operatören har funnit det motiverat att ta kostnaden för att piloterna ska ha ett mer hälsosamt klimat. Det borde man också göra för sina mest prioriterade passagerare. Därutöver finns det en potential för Retrofit av såväl cockpit- och kabinutrymmesbefuktare på A350.

# PRIVATE JET: DE FACTO STANDARD PÅ VIP TILLVÄXTPOTENTIAL I BUSINESS JET

Private jet är dels VIP-flygplan, som är omgjorda kommersiella passagerarflygplan, och dels renodlade Business jets, som utvecklas och byggs för att vara privatflygplan.

### VIP-flygplan en viktig marknad

CTT har levererat system till över 120 så kallade VIP-flygplan, som är passagerarflygplan som man köper oinrett ("green aircraft") och som levereras för att färdigställas enligt slutkundens önskemål på speciella inredningscenter, så kallade completion centers. Slutkunder är ofta regeringar/kungahus, VIP-charterbolag eller superrika. Historiskt har CTT utvecklat unika system för varje enskilt VIP-flygplan. Inredningsföretaget har varit CTTs kund och den som certifierat systemet. Totalt har Airbus och Boeing levererat ca 450 VIP-flygplan. Leveranstakten är 5 - 10 VIP-flygplan per år.

CTT har historiskt haft en nettoomsättning från VIP-projekt som pendlat mellan 1,5 och 5 MUSD per år. Det finns därutöver ett strategiskt värde att kunna bevisa tekniken mot flygplans-tillverkare och flygbolag (gäller exempelvis Retrofit på Boeing 787).

### Fler CTT-system säljs med VIP-flygplanet

Både Airbus Corporate Jets (ACJ) och Boeing Business Jets (BBJ) anser numer att CTTs system ska vara en standardiserad del av flygplanet. Både ACJ och BBJ säljer därför färdigutvecklade system som ett kit med ett STC tillsammans med VIP-flygplanet.

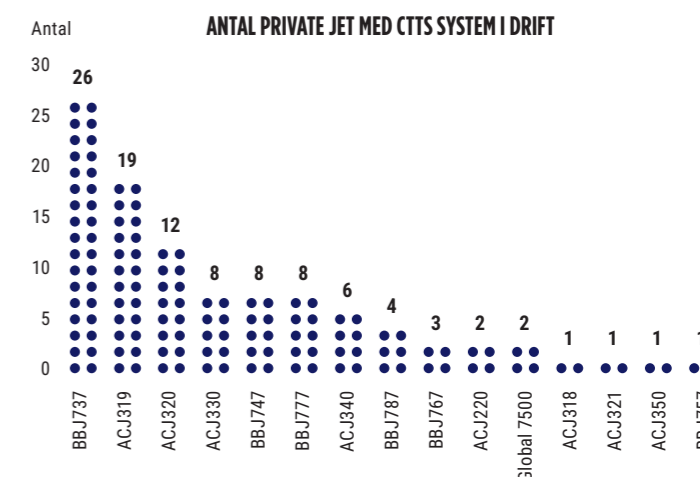
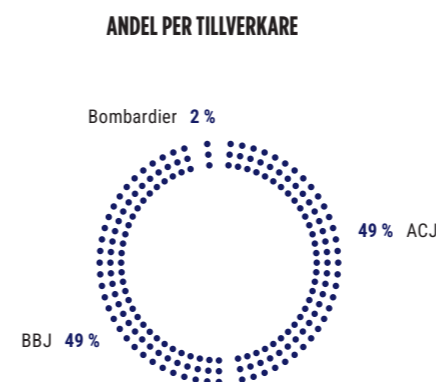
ACJ har ett optimerat kit luftfuktningssystem till ACJ320-familjen, ACJ Two-Twenty och ACJ330. 2025 slöt BBJ och CTT ett avtal som gör CTTs system till standard på BBJ737MAX.

### Marknadspotential i Business jets

Marknaden för de allra största Business jetsen (large-cabin, long-range) växer snabbt. De ledande flygplanstillverkarna är Bombardier, Dassault och Gulfstream som alla har nya modellprogram i segmentet. I nuläget tillverkas drygt 50 flygplan i den här kategorin per år, men ökningstakten är snabb och väntas uppgå till ca 100 flygplan per år.



ACJ TwoTwenty är världens största Business jet med första leverans till kund under 2023. Airbus Corporate Jets promotar och säljer CTTs luftfuktarsystem.



Alla system CTT har levererat är ännu ej i drift hos kunden, ledtiden kan vara 1 - 2 år.

### Starka skäl och drivkrafter talar för...

Den här typen av Business jets är byggda för flygtider upp mot 15 - 16 timmar och utrustade med en kabinstandard för att passagerare ska garanteras en behaglig flygresa och kunna anlända utvilade. Att kabinluften är extremt torr och motverkar det man vill uppnå är en insikt som finns men det har inte funnits tillförlitliga system. Tidigare konkurrenters system har misslyckats med att hålla en jämn prestanda i hela kabinen och har förorsakat kondens- problem. CTT har visat att man har tillförlitliga system på kommersiella flygplan och VIP-flygplan. CTT har

även utvecklat ett system till Bombardier Global 7500 som installerats på två flygplan i drift.

### ...OEM en förutsättning för framgång

Business jet-marknaden skiljer sig från VIP i det att flygplanstillverkarna i de flesta fall levererar nyckelfärdiga flygplan. Endast en liten del går via oberoende completion centers. Det gör att CTT måste få tillverkarna att erbjuda systemet ihop med flygplanet eller som en del av inredningspaketet. Marknadspotential för CTT uppgår till ca 30 MUSD per år. Därtill kommer eftermarknadsintäkter som beror på

installerad bas och flygtimmar. Sedan 2024 har Liebherr och CTT ett samarbete för att gemensamt erbjuda CTTs befuktningssystem som en option till Liebherr's luftsystem till Bombardier Global 7500/8000.

### Fler kit-system och färre projekt

Sammantaget har CTT genom ACJ och BBJ etablerat en högre lägsta nivå. Det stärker våra utsikter framåt när både ACJ och BBJ promotar kabinbefuktning. Värdet och nyttan bakom detta beslut gäller även "large-cabin" Business jets.



Bilden visar en Boeing 787 från Boeing Business Jets (BBJ). Under 2026 kommer CTT att leverera fyra luftfuktningssystem till Greenpoint Technologies.

## CASE: NYA DRIVKRAFTER OCH MÖJLIGHETER



# OEM – ÅTERIGEN TILLVÄXTMOTORN

### Positiva drivkrafter

Omsättningen till OEM-tillverkarna har inte återhämtat sig efter pandemin. Det bottnar i att flygplanstillverkarna inte lyckats öka produktionsstakten av flygplan. Efterfrågan finns med rekordstora orderböcker på långdistansflygplan. Tillväxtutsikterna i OEM är således goda och underbyggs av starka trender. Produktionsstakten ska fördubblas på några år. Boeing siktar på att bygga 10 st 787-flygplan per månad under 2026. Detta jämfört med 4–5 under 2024 och 5-7 under 2025. Airbus har liknande mål för A350 där målet är att öka från 6-7 flygplan per månad till 12 från 2028. Därtill kommer CTT att återuppta sina 777X-leveranser till Boeing när planet väl är certifierat och Boeing börjar sina leveranser till flygbolagen (planlagt till 2027).

En annan stark drivkraft är att vi räknar med fler produkter per nytt levererat flygplan, dels genom högre tillvalsfrekvens, dels genom att vi utökar antalet produkter hos OEM (exempelvis kabinbefuktning på B787).

Marknaderna för cockpit och besättningens viloutrymmen är etablerade. Bolagets luftfuktare i cockpit och viloutrymmena finns i ett stort antal flygplan, i drift hos många flygbolag. En positiv trend är att många flygbolag speglar 787-valet när de specificerar sina A350.

### Befuktning av kabinen nästa tillväxtområde

Nästa fas är att luftfuktare ska installeras i passagerarkabinen. Det utgör en viktig del av vår tillväxtstrategi. Under året har CTT fortsatt arbetet med att flygbolagen ska ta nästa steg med befuktning till premiumpassagerare i First och Business class. Idag finns kabinbefuktning som tillval på Airbus A350 och Boeing 777X. CTT bearbetar Boeing för att man ska erbjuda kabinbefuktning på 787. I skrivande stund finns det tre flygbolag som har befuktning i Business class på sina A350-flygplan.

Under de närmsta åren kommer fler flygbolag få sina första nya flygplan som är utrustade med befuktning av passagerarkabinen. Det kommer driva marknaden och skapa

en dynamik i form av harmonisering och ökad konkurrens.

### Allt fler flygplan ska retrofittas

Parallellt med OEM finns marknaden för kabinuppgrederingar av redan levererade flygplan som förväntas växa snabbt de närmsta åren. Under 2025 fortsatte Airbus och Boeing få rekordmånga beställningar på nya flygplan, vilket medför att orderböckerna är fyllda en bit in i nästa decennium. Flygbolagen anpassar sig till längre leveranstider och deras planering inkluderar därför användning av äldre flygplan under en längre tid.

CTT har etablerat ett samarbete med Airbus avseende A350. Airbus har med våra produkter i sin Retrofit-katalog. Det är en marknad som Airbus uppskattar till ca 400 A350-flygplan fram till 2028.

Sammantaget har CTT goda förutsättningar att öka omsättningen i takt med högre produktionsstakt, högre tillvalsfrekvens och fler tillgängliga produkter hos OEM samt en växande marknad för Retrofit-projekt.

## CASE: RETROFIT-FÖRSÄLJNING



# HARMONISERING AV KABINUPPLEVELSE OCH KONKURRENS I PREMIUM-SEGMENTET

### Harmonisering

För CTT innebär det nya affärsmöjligheter när man ska uppgradera sina kabiner. Detta gäller speciellt när flygbolagen ser över sina produkter i syfte att ha en enhetlig upplevelse på en viss typ av flygning, oavsett flygplans-typ. Det brukar kallas att man harmoniserar erbjudandet. För CTT gäller det exempelvis flygbolag som valt kabinbefuktning på A350-1000 och Boeing 777X. Under 2026 förväntas flera flygbolag ta emot sina första A350-1000 / 777X-flygplan med luftfuktare i premiumkabinerna. Detta kommer att leda till Retrofit-projekt där befuktning kan vara en del av harmoniseringen.

### Ökad konkurrens i premiumsegmentet

En annan drivkraft är konkurrens om premiumpassagerare. Konkurrenten mellan flygbolagen ökar när fler flygbolag vill vara med och slåss om den marknad som Emirates, Etihad och Qatar skapat. Ett exempel är Air India som siktar på att transformera sitt varumärke och bli ett premiumflygbolag. Ett annat exempel är Turkish Airlines.

CTT förutser att en hårdnande konkurrens om premiumpassagerare driver behovet att differentiera sig, vilket gynnar framväxandet av marknaden för befuktning av passagerarkabinen.

Detta kommer bli allt tydligare i takt med att fler flygbolag börjar använda flygplan med luftfuktare ombord i First och Business class.

# PIONJÄR ATT AKTIVT BEMÄSTRA KONDENSATION

CTT är en pionjär och ensam med att ha produkter som aktivt bemästrar kondensationen i flygplan. Flygplan är standardutrustade med passiva system som ska leda bort kondensvatten. Bolagets avfuktare minskar bränsleförbrukning, CO<sub>2</sub>-utsläpp och flygets miljöpåverkan.



**Princip:** CTTs produkter blåser torr luft i Crown area (röda pilar), vilket reducerar kondensationen mot det kalla ytterskalet och torkar isoleringsmattor och områden med fukt känsliga elsystem via riktade rörsystem.



**System:** Zonal Drying™ till Airbus A320. Avfuktaren är placerad under kabin golvet i främre delen av planet. Ett rörsystem fördelar den torra luften till områden med kondens.

## Kondensationsproblemen ökar och motverkar hållbarhetsambitionerna

Kondensation förekommer på alla flygplan. Passiva system finns som standard i syfte att leda ut kondensvattnet på marken. Det har i allt större utsträckning otillräcklig effekt. Detta eftersom flygbolagen sätter in fler flygplansstolar, har nästan fulla flygplan och opererar allt längre rutter med kortare tid på marken. Det medför att kondensvatten och is stannar

kvar, vilket gör att flygplanets vikt ökar. Detta medför förhöjd bränsleförbrukning, ökade driftskostnader och onödiga koldioxidutsläpp. Problemen är som störst i länder med perioder av kallt och fuktigt klimat. Beräkningar visar att kondensvatten kan öka en narrowbodies vikt med upp till 300 kg. CTT tillhandahåller som enda leverantör ett avfuktningssystem som förhindrar kondensation och torkar ut kondensvatten. Systemen i ett flygplan består

normalt av en eller två avfuktarenheter som blåser ut torr luft i flygplanskroppens tak, den så kallade Crown area.

## Möjligheter till god eftermarknad

För fortsatt god funktion och prestanda kräver avfuktare filterbyten efter ca 12 – 18 månader samt reparationer. Det ger CTT möjligheter till en god eftermarknad.

# NARROWBODY ÄR MÅLMARKNADEN - OEM FÖRUTSÄTTNINGEN FÖR TILLVÄXTEN

Målmarknaden för avfuktare är narrowbody-plan där kondensationsproblemen är mer omfattande delvis på grund av fler passagerare på mindre yta. Airbus och Boeing behöver erbjuda systemet för att uppnå större legitimitet och skalbarhet.

## Våra produkter som OEM-tillval är en förutsättning för uthållig tillväxt

Att vara leverantör till flygplanstillverkare ger förutsättningar för jämn efterfrågan och utökar marknaden samt ökar chanserna till Retrofit-försäljning. Airbus och Boeing dominerar narrowbody-området. I nuläget finns inte våra avfuktareprodukter i tillverkarnas tillvalskataloger för narrowbody-flygplan.

## Målmarknad

CTT kommer att inrikta sina aktiviteter mot att vinna nya kunder i norra Europa där klimatet förstärker problemen med kondensation.

## Avfuktare på widebody-modeller

Avfuktare finns i katalogutbudet på Airbus A350 som fristående eller obligatorisk del i kabinluftfuktningssystemet, beroende på konfiguration. Avfuktningssystemet var även standard på Boeing 787 fram till årsslutet 2019. Totalt har ca 2 000 avfuktare levererats till runt 1 000 Boeing 787-flygplan, som under många år kommer generera eftermarknadsintäkter i form av filter och reparationer. CTT är övertygad om att man i framtiden kommer utrusta alla flygplanstyper med avfuktarsystem. Det kommer krävas av flygindustrin. Alla kilogram räknas. I det korta perspektivet är widebody ingen målmarknad.

## Konkurrenter

Alla flygplan har kondensation. CTT är enda leverantören av aktivt antikondensations-system. Konkurrenten består av passiva system som leder bort kondensvatten när flygplanet står på marken. Vår största konkurrent är att inte göra något alls.

CTT behöver vinna fler flygbolag för aktiv fuktreglering för att lyckas övertyga tillverkarna om fördelarna med produkten.



## STÖRRE FLYGBOLAGSKUNDER

Jet2.com och Transavia är CTTs två största narrowbody-kunder. Flygbolagen har avfuktningssystemet på sina Boeing 737. CTT arbetar för att de ska fortsätta med systemet när de 2023 började övergå till Airbus-flygplan (de har order på knappt 200 flygplan i A320-familjen). I januari 2025 lade Jet2.com en beställning på avfuktningssystemet till samtliga sina 146 beställda Airbus A321 med option på ytterligare 9.

## MINSKAR FLYGETS NEGATIVA MILJÖPÅVERKAN

Ett narrowbody-flygplan (t ex Airbus A320) med CTTs avfuktningssystem installerat minskar utsläppen av CO<sub>2</sub> med upp till 65 - 100 ton per år. På ett widebody-flygplan blir effekten ännu större.

ca 80 ton CO<sub>2</sub> minskade utsläpp

= utsläpp från 50 bilar



# MILJÖHÄNSYN ÖKAR KRAV PÅ ATT **MINSKA** **CO<sub>2</sub>** – HÖG LOAD FACTOR ÖKAR BEHOVET

Branschen arbetar aktivt med att öka produktiviteten genom fler passagerare per flygplan, vilket ökar kondensproblemen. Samtidigt ökar kraven på flygbolagen, inte minst från kunderna, att minska miljöbelastningen, vilket driver efterfrågan på avfuktning.

**”CTT BIDRAR TILL ATT GÖRA FLYGET  
BÄTTRE – LITE MER HÅLLBART OCH  
VÄSENTLIGT MER BEHAGLIGT”**

## ÖKAD STOLSKAPACITET OCH HÖG BELÄGGNING

Flygbolagen arbetar aktivt för att öka produktiviteten i sin flygplansflotta, bland annat drivet av det växande lågprisflyget. Här handlar det ytterst om att få in fler passagerare i varje flygplan. Det sker dels genom att öka beläggningsgraden genom attraktiva priser, dels genom att sätta in fler stolar i varje plan. Med fler passagerare ombord ökar problemen med kondens.

Flygplanen är också mer i luften, vilket innebär att de får mindre tid att torka ur på marken och mer tid med kondens i luften.

## SKYDDA PLANET - MER ELEKTRONIK OMBORD ÖKAR KÄNSLIGHETEN FÖR FUKT

Trenden i samhället med allt fler uppkopplade enheter, bland passagerare, besättning samt flygplanens egna system driver på utvecklingen av mera känslig elektronik ombord på flygplanen. Elektroniken är känslig för fukt, vilket gör det mer intressant för flygbolagen att aktivt bekämpa kondensation.

## ÖKAT KRAV PÅ MER HÅLLBART FLYGANDE - UTSLÄPPEN MÅSTE MINSKA

En av de viktigaste åtgärderna är att minska flygplanens vikt där många små åtgärder sammantaget får stor påverkan. Överskottsvikt från kondensation är ett område med god hållbarhetspotential för de alltför flygbolag som vill stärka sin miljöimage. Med en penetrationsgrad på några få procent i dagens flygande flotta har CTTs produkter därmed en stor tillväxtpotential. Med aktiv avfuktning minskar bränsleförbrukningen med 0,4 - 0,6 % genom att flygplansvikten minskar med 200 - 300 kg. Det påverkar miljöbelastningen med en sänkning av utsläppen om ca 65 - 100 ton CO<sub>2</sub> per år.



# KVALITET GRUNDEN I VERKSAMHETSSTRATEGIN

Kvalitetsfrågor genomsyrar produktionsstrategin där de två anläggningarna har tydliga roller. Vid anläggningen i Nyköping sker slutmontering och testning medan anläggningen i Nybro serietillverkar ingående artiklar i aluminium och rostfritt stål samt monterar volymprodukter.

**MARIA WESTER**  
Head of Quality & HR

"Kraven från kunder och myndigheter ökar successivt inom flygbranschen för att ytterligare höja flygsäkerheten. Vi på CTT tar ansvar för vår del genom att vidareutveckla våra processer och säkerställa efterlevnad i CTTs olika verksamhetstillstånd. Detta gör vi genom våra medarbetares dagliga insatser som görs med noggrannhet, öppen kommunikation och i samarbete internt såväl som med leverantörer, kunder och partners."



## Egen produktion

CTT utför slutmontering, test och kvalitetsgodkännande av samtliga system och produkter vid anläggningen i Nyköping för att därigenom säkerställa leveranskvalitet och kravefterlevnad före leverans till kund. Närheten till utvecklingsavdelningen är särskilt viktigt för produkter i låga volymer, för testning eller i början av ett OEM-program. Produktgruppen PAD (fuktdynor) direktlevereras till kund från Nybro av specifikt kvalificerad personal.

Anläggningen i Nybro är annars en ren produktionsanläggning som CTT utvecklar till att hantera fler avancerade tillverkningsmoment. Anläggningen serietillverkar ingående artiklar i aluminium och rostfritt stål samt monterar volymprodukter och komplett montering av fuktdynor. Vi har en modern maskinpark som vi fortsätter att uppdatera för att ha den senaste tekniken där vi bl a ser över möjligheten att automatisera delar av produktionen i takt med att volymerna ökar. Därmed kan vi samtidigt förbättra arbetsmiljön för våra anställda genom att ta bort monotona moment som kan ge upphov till arbetsskador vid långvarig exponering. För att fokusera på vår kärnverksamhet, produktion, har vi de senaste åren lagt ut all service och underhåll etc på externa

leverantörer. En mycket viktig del i en effektiv produktion, där CTT lägger stor vikt, är att bibehålla kompetent personal för att fortsätta optimeringen av vår produktion. Detta blir särskilt viktigt i en tillväxtfas.

## Utvalda underleverantörer

CTT samarbetar med utvalda underleverantörer för tekniskt komplexa produktdelar och komponenter för vilka flygindustrin ställer särskilda krav, såsom till exempel fläktar, ventiler, kontrollenheter samt speciella lufrör och slangar. Särskilda specifikationer och ritningar tas fram för denna typ av produkter. Långsiktiga avtal ligger till grund för denna typ av samarbeten.

## Kvalitet och tillförlitlighet

Flygindustrin är en bransch med hög grad av kontroll och reglering. Den är också kapitalintensiv vilket gör förseningar och stillestånd kostsamma. Som en konsekvens byggs därför de flesta delar och system för att hålla under hela flygplanets livslängd. Samtliga processer i företaget är definierade i det egna ledningssystemet och regelbundna kontroller genomförs för att säkerställa att processerna följs och att nya processer utvecklas vid behov.

Ledningssystemet uppfyller de krav myndigheter ställer för att tillverka (Part 21 POE) och reparera (Part 145 MOE) delar till flygindustrin. CTT är certifierat enligt ISO9001 och standarden AS9100D som är gällande inom flygindustrin samt ISO-certifiering 14001 (Miljö) & 45001 (Arbetsmiljö). För att certifiera systemen för eftermontering i flygplan samarbetar CTT med av luftfartsmyndigheterna godkända designorganisationer.

## Utveckling

CTT bedriver två olika typer av utvecklingsarbete. Det ena syftar till att utveckla produkterna för att passa specifika flygplansmodeller. När de stora flygplanstillverkarna tar fram nya modeller, såsom Boeing för närvarande gör med 777X, innebär det att CTT också gör ett omfattande arbete som inkluderar teknik- och processutveckling med flera kvalificeringsomgångar hos flygplanstillverkaren och myndigheter. Den andra typen av utveckling görs i ett tidigare skede, innan specifika avtal tecknas. Den utvecklingen handlar om att ta fram nya koncept och idéer för framtida produkter, samt att patentsäkra de framsteg som görs.

## LEDNINGSYSTEMET FÖRBÄTTRAT FÖR ATT MÖTA NYA KRAV

<b>C</b>	<b>CUSTOMER SATISFACTION</b>	CTTs främsta fokus är att möta eller överträffa kundernas förväntningar
<b>T</b>	<b>TECHNICAL EXCELLENCE</b>	Produkter och system ska konstrueras, produceras och underhållas så att de möter eller överträffar specificerade krav
<b>T</b>	<b>TRUST</b>	Vi bygger förtroende och relationer mellan ledare, medarbetare, kunder och övriga intressenter
<b>S</b>	<b>SAFETY</b>	Verksamheten och aktiviteterna ska vara säkra för kunder, användare, personal, miljö, information och egendom. Detta omfattar efterlevnad av alla tillämpliga lag-, myndighets- och kundkrav samt rapportering av incidenter och produktavvikelse enligt företagets processer
<b>A</b>	<b>AWARENESS</b>	Riskhantering är kritiskt för CTT. Genom att identifiera faror och möjligheter samt utbilda all personal främjar vi säkerhetskulturen (Safety Culture)
<b>F</b>	<b>FOCUS</b>	Alla beslut ska grundas på riskprioriteringarna; <b>1. Säkerhet 2. CTT Polycys 3. Finansiella aspekter</b> Ledare bedömer mänskliga faktorer och prestation innan beslut fattas
<b>E</b>	<b>EVERYONE</b>	Varje anställd har ansvar och rätt att följa regler och rutiner, att rapportera fel, samarbeta med revisorer och delta i den ständiga förbättringen av företaget och verksamheten med försäkran om att behandlas enligt rättvisekulturens (Just Culture) principer

# HÅLLBARHETS- RAPPORT

<b>Höjdpunkter under hållbarhetsåret 2025</b>	<b>35</b>
<b>Allmänna upplysningar</b>	<b>36</b>
• Grund för upprättande av hållbarhetsrapporten	36
• Hållbarhetsstyrning	36
• Affärsmodell och strategi	37
• Värdekedja	37
• Intressentdialog	38
• Väsentliga hållbarhetsområden	39
<b>Klimatförändringar</b>	<b>40</b>
• Klimatscenarioanalys	40
• Påverkan, risker och möjligheter	42
• Policy	42
• Åtgärder och resurser	43
• Nyckeltal och mål	44
<b>Ämnen som inger mycket stora betänkligheter</b>	<b>46</b>
• Påverkan, risker och möjligheter	46
• Policy	46
• Åtgärder och resurser	46
• Nyckeltal och mål	46
<b>Resursanvändning och cirkulär ekonomi</b>	<b>47</b>
• Påverkan, risker och möjligheter	47
• Policy	47
• Åtgärder och resurser	48
• Nyckeltal och mål	48
<b>Den egna arbetskraften</b>	<b>49</b>
• Påverkan, risker och möjligheter	49
• Policy	49
• Åtgärder och resurser	49
• Nyckeltal och mål	51
• Medarbetarecase	52
<b>Ansvarsfullt företagande</b>	<b>54</b>
• Påverkan, risker och möjligheter	54
• Policy	55
• Åtgärder och resurser	55
• Nyckeltal och mål	55
<b>Framtidsblick – nyckelåtgärder i CTTs hållbarhetsplan</b>	<b>56</b>
<b>Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten</b>	<b>56</b>

## HÖJDPUNKTER UNDER HÅLLBARHETSÅRET 2025



**CERTIFIERING ENLIGT ISO 14001  
OCH ISO 45001**



**CIRKULÄRT PROJEKT FÖR ÅTER-  
VINNING AV PADAR ÅT KUND  
UPPSTARTAT**



**STRATEGISKA HÅLLBARHETSMÅL  
FASTSTÄLLDA**



**UTBILDNING I NY HÅLLBARHETS-  
POLICY OCH UPPFÖRANDEKOD  
FÖR ANSTÄLLDA**



**NY STRUKTUR PÅ HÅLLBARHETS-  
RAPPORTERINGEN UTVECKLAD  
- INSPIRERAD AV CSRD**

# ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR

## GRUND FÖR UPPRÄTTANDE AV HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024. Styrelsen är ytterst ansvarig för hållbarhetsrapporten som omfattar områdena miljö, sociala förhållanden och bolagsstyrning. Under året har större förändringar i både struktur och innehåll i hållbarhetsrapporten gjorts med syfte att frivilligt anpassa sig till EUs Corporate

Sustainability Reporting Directive (CSRD) och tillhörande European Sustainability Reporting Standards (ESRS). CTT ingår i gruppen med börsnoterade små och medelstora (SME) företag och därmed i den tredje vågen av bolag som skulle fasa in i rapporteringskraven. Utifrån nuvarande beslutade Omnibus kommer CTT dock inte längre att omfattas av direktivet. Trots detta ser bolaget ändå ett värde i att

applicera vissa delar av standarderna i arbets-sätt och rapportering. Som undertecknare av FNs Global Compact arbetar CTT vidare i linje med Agenda 2030 och de globala målen samt FNs Tio Principer. Hållbarhetsrapporten avser räkenskapsåret 2025 och är av samma omfattning som resterande årsredovisning, dvs hela CTT Systems som bolag.

## AFFÄRSMODELL OCH STRATEGI

CTT ska som pionjär inom aktiv fuktreglering i flygplan bidra till ett mer hållbart flyg. Bolaget utvecklar, levererar och underhåller produkter som höjer luftfuktigheten för ökat välbefinande ombord och minskar kondensationen för bättre driftsäkerhet och minskade växthusgasutsläpp. På så sätt är företagets affärsmodell starkt sammankopplad med både social och miljömässig hållbarhet. En viktig del av CTTs

affärsmodell är även att erbjuda reparationer av sina produkter samt reservdelar för att optimera livslängden och minska behovet av nya resurser vilket också har en stark koppling till hållbarhet. Företagets strategi består av hörnstenarna systemtillväxt i populationen, fokus på eftermarknaden, verksamhetsoptimering samt tekniskt ledarskap och innovation. I samtliga dessa ska även ett långsiktigt

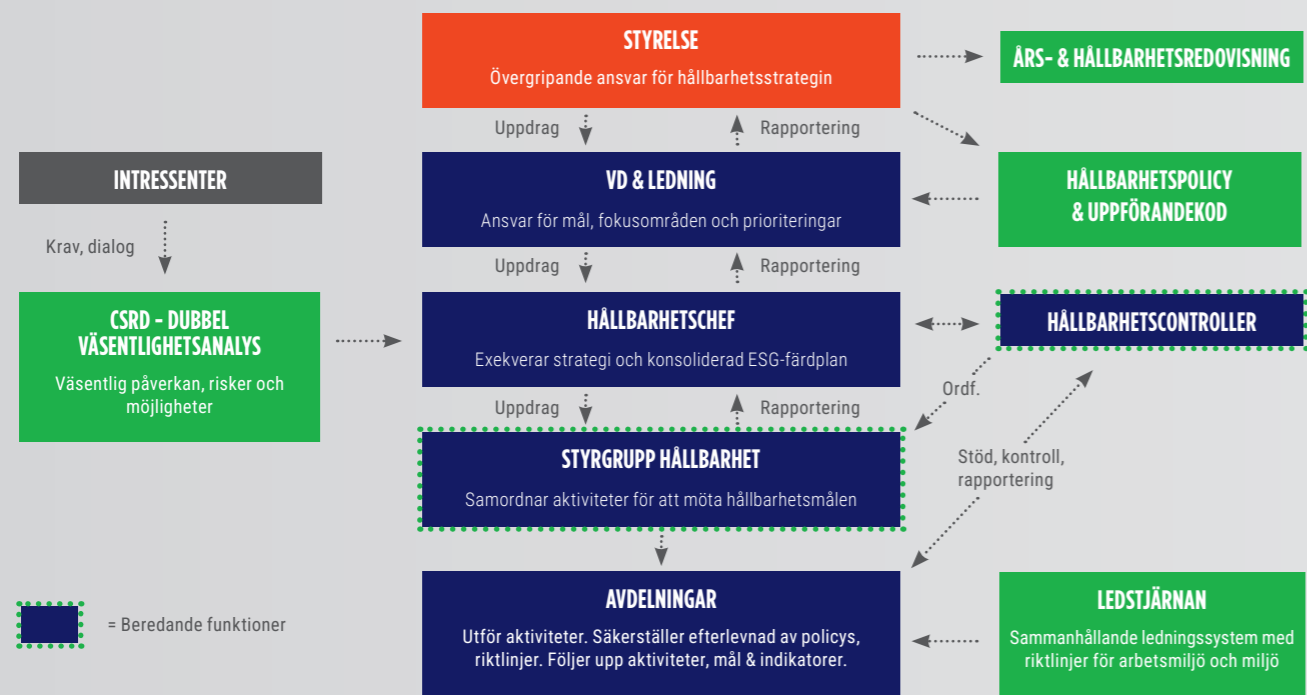
hållbarhetsarbete vara integrerat. Läs mer om CTTs affärsmodell och strategi på s. 10-13. CTT bedriver sin verksamhet i Sverige med huvudkontor i Nyköping och en produktionsanläggning i Nybro, men är verksam globalt med många större flygbolag som kunder världen över.

## HÅLLBARHETSSTYRNING

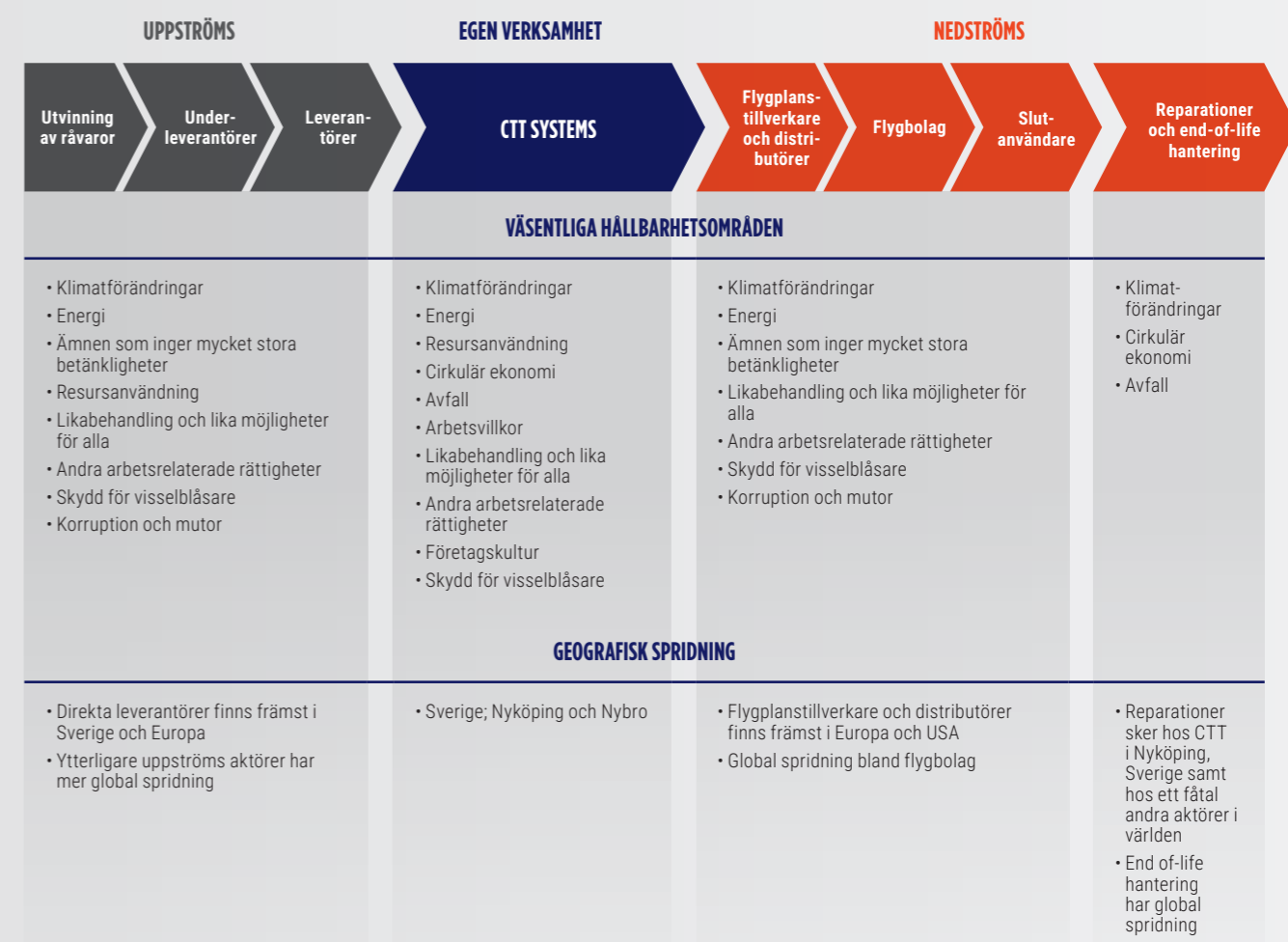
CTTs styrelse har det övergripande ansvaret för företagets affärsmodell och strategi inklusive miljömässiga, sociala och bolagsstyrningsrelaterade aspekter. För att granska bolagets hållbarhetsarbete, och säkerställa att CTT levererar på alla hållbarhetsmål, aktiviteter och regelverk ingår hållbarhet som en ordinarie punkt på alla styrelsemöten. Styrelsen granskar och godkänner bolagets års- och

hållbarhetsredovisning. Mer information om styrelsens arbete kring hållbarhet går att hitta i bolagsstyrningsrapporten på s. 80-89. CTTs VD och ledning beslutar om mål, fokusområden och prioriteringar utifrån den övergripande hållbarhetsstrategin och tillhörande policydokument. Bolagets hållbarhetschef ansvarar sedan för att exekvera strategin och den konsoliderade ESG-färdplanen. Vidare ansvarar

samtliga avdelningar på CTT för att utföra aktiviteter som säkerställer efterlevnaden av bolagets policies, riktlinjer och hållbarhetsmål. För att samordna dessa aktiviteter finns även en styrgrupp för hållbarhet där representanter från olika avdelningar finns med. Vidare sammanhåller bolagets ledningssystem, som är certifierat enligt ISO 14001 och 45001, riktlinjer för miljö och arbetsmiljö.



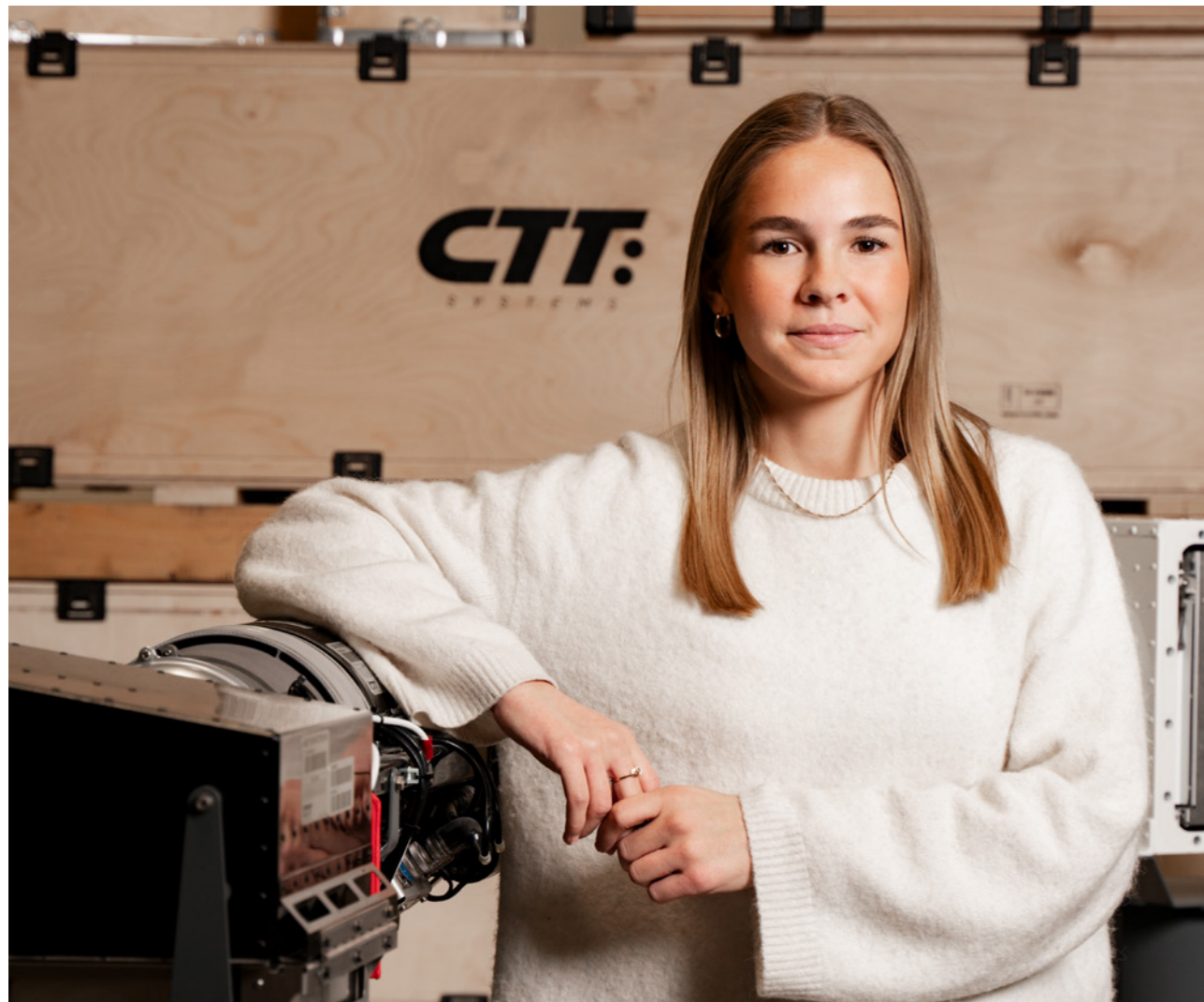
## VÄRDEKEDJA



## INTRESSENTDIALOG

Under 2024 genomförde CTT en intressentanalys i samband med den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) som ligger till grund för hållbarhetsrapportering enligt CSRD och ESRS. I denna analys identifierades nyckelintressenter i relation till CTTs hållbarhetsarbete, både ur perspektivet att de kan påverkas av CTTs verksamhet samt ur perspektivet att de har ett intresse i hur CTT presterar hållbarhetsmässigt. Utöver de vanliga dialogmetoderna som ger CTT kontinuerlig återkoppling från intressenter valde bolaget att genomföra en specifik intressentundersökning i samband med DMA. Syftet med detta var att ta reda på vilka hållbarhetsområden CTTs intressenter tycker är viktiga att bolaget arbetar med. Svaren togs hänsyn till i CTTs vidare arbete med DMA och identifieringen av bolagets mest väsentliga hållbarhetsområden. Mer om detta går att läsa i nästkommande avsnitt.

INTRESSENTGRUPP	DIALOGMETODER
<b>Kunder och distributörer</b>	- Regelbundna möten - Mässor och konferenser
<b>Leverantörer</b>	- Regelbundna möten - Revisioner
<b>Medarbetare</b>	- Kontinuerlig dialog - Medarbetarsamtal - Medarbetarundersökningar - Utbildning
<b>Investerare</b>	- Kvartalsrapporter och årsredovisningar - Årsstämma - Websändningar i samband med rapportsläpp - Kapitalmarknadsdagar
<b>Lokalsamhälle</b>	- Sponsring och engagemang - Samverkan
<b>Regulatoriska parter</b>	- Revisioner



## VÄSENTLIGA HÅLLBARHETSOMRÅDEN

Som tidigare nämnt genomförde CTT för första gången under 2024 en DMA för att identifiera företagets mest väsentliga hållbarhetsområden, vilket utgör grunden i hållbarhetsrapportering enligt CSRD och ESRS. Företaget har gjort analysen enligt de krav och riktlinjer som regelverken beskriver vilket innefattar att identifiera

hållbarhetsaspekter från två olika perspektiv: Hur CTT påverkar människor och miljö längs sin värdekedja och hur hållbarhetsaspekter längs värdekedjan påverkar CTT finansiellt. I det första perspektivet beaktas både faktiska och potentiella, positiva och negativa konsekvenser av företagets verksamhet. I det andra

perspektivet beaktas både finansiella risker och möjligheter. Även tidshorisonten för de olika identifierade hållbarhetsområdena uppskattas enligt riktlinjerna från ESRS och väsentligheten bedöms utifrån följande aspekter:

	Skala	Omfattning	Återställbarhet	Negativ påverkan på mänskliga rättigheter	Sannolikhet	Potentiell storlek
<b>Faktisk negativ påverkan</b>	●	●	●	●		
<b>Potentiell negativ påverkan</b>	●	●	●	●	●	
<b>Faktisk positiv påverkan</b>	●	●				
<b>Potentiell positiv påverkan</b>	●	●			●	
<b>Risk</b>					●	●
<b>Möjlighet</b>					●	●

Bedömningen av dessa aspekter resulterar i en poäng för varje identifierat hållbarhetsområde som jämförs mot ett beslutat tröskelvärde för väsentlighet. Utifrån detta blev resultatet av CTTs DMA på en övergripande nivå följande:

E/S/G	ESRS-område	ESRS-underområde	Påverkan	Risk	Möjlighet
E	E1 Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	●	●	●
E	E1 Klimatförändringar	Energi	●	●	●
E	E2 Föroreningar	Ämnen som inger mycket stora betänkligheter		●	
E	E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Resursinflöden, inklusive resursanvändning	●	●	
E	E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Resursutflöden relaterade till produkter och tjänster			●
E	E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Avfall	●	●	
S	S1 Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	●		●
S	S1 Den egna arbetskraften	Likabehandling och lika möjligheter för alla	●		
S	S1 Den egna arbetskraften	Andra arbetsrelaterade rättigheter	●		
S	S2 Arbetstagare i värdekedjan	Likabehandling och lika möjligheter för alla	●		
S	S2 Arbetstagare i värdekedjan	Andra arbetsrelaterade rättigheter	●		
G	G1 Ansvarsfullt företagande	Företagskultur			●
G	G1 Ansvarsfullt företagande	Skydd för visseblåsare			●
G	G1 Ansvarsfullt företagande	Korruption och mutor	●	●	●

S2 Arbetstagare i värdekedjan föll ut som väsentligt till följd av en potentiell negativ påverkan i värdekedjan. På grund av osäkerheten om hur arbetsförhållanden och liknande ser ut längre ner i leverantörsleden och de

insatser och resurser som skulle krävas för att kartlägga detta har CTT valt att skjuta på prioriteringen av detta väsentliga område. Det är en del av de långsiktiga åtgärderna i CTTs hållbarhetsplan att börja prioritera detta.

# KLIMATFÖRÄNDRINGAR



## KLIMATSCENARIOANALYS

Under året genomförde CTT för första gången en klimatscenarioanalys med ett mer detaljerat fokus på hur företaget påverkas och potentiellt kommer att påverkas av klimatförändringar

utifrån olika framtida scenarier. Omställningsrisker, fysiska risker och möjligheter identifierades samt olika riskreducerande och möjliggörande åtgärder kopplade till dessa. Upplägget

på analysen är baserat på standarden Task Force on Climate Related Financial Disclosures (TCFD).

RISK/MÖJLIGHET	MÖJLIGA KONSEKVENSER FÖR CTT	RISKREDUCERANDE/MÖJLIGGÖRANDE ÅTGÄRDER
<b>Omställningsrisk - policy/lagar</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ökade priser på växthusgasutsläpp</li> <li>Ökade rapporteringsskyldigheter</li> <li>Nya krav på hur produkter får tillverkas, hanteras och utvecklas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ökade kostnader för aktiviteter som bidrar till utsläpp och för anpassning till nya regler och krav</li> <li>Misslyckanden att anpassa sig och eventuella rättsliga påföljder</li> <li>Störningar i leverantörskedjan till följd av anpassningssvårigheter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proaktiv övervakning och implementering av nya regelverk och lagkrav</li> <li>Ta inspiration från större bolag som träffas av krav tidigare är SME-företag som CTT</li> <li>Kontinuerligt arbete med att minska utsläpp</li> </ul>
<b>Omställningsrisk - teknologi</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Konkurrens från mer utsläppsnåla alternativ</li> <li>Övergång till ny teknik med lägre utsläpp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Förlorade konkurrensfördelar</li> <li>Minskat behov av CTTs produkter till följd av att kunder förlorar konkurrensfördelar</li> <li>Kostnader för att utveckla, testa och producera nya produkter</li> <li>Misslyckade investeringar i ny teknik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuerlig produktutveckling ur ett klimatperspektiv (energieffektivitet, resurssnålhet, materialval)</li> <li>Knyta an till kunder som ligger i framkant i utvecklingen och implementeringen av mer utsläppsnåla alternativ</li> </ul>
<b>Omställningsrisk - marknad</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förändrade konsumentbeteenden (tveksamhet till att flyga)</li> <li>Ökat fokus på miljöaspekter vid köp av produkter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minskad efterfrågan på flygplan och därmed även CTTs produkter</li> <li>Krav från kunder att kunna leverera produktspecifik utsläppsdata</li> <li>Kunder som avstår från CTTs produkter på grund av miljöaspekter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knyta an till kunder som ligger i framkant i utvecklingen och implementeringen av mer utsläppsnåla alternativ</li> <li>Produktutveckling ur miljö- och klimatperspektiv</li> <li>Ständigt söka efter bättre materialval</li> <li>Ställa krav på och samarbeta med leverantörer för att reducera deras utsläpp</li> </ul>
<b>Omställningsrisk - rykte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stigmatisering av flygbranschen</li> <li>Ökat fokus på klimat bland intressenter såsom investerare, kunder och anställda</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minskad efterfrågan på CTTs produkter och minskade investeringar</li> <li>Svårigheter att attrahera och behålla personal</li> <li>Ökade krav på minskade utsläpp från intressenter</li> <li>Förlorat förtroende från intressenter</li> <li>Skadat rykte och varumärke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Knyta an till kunder som ligger i framkant i utvecklingen och implementeringen av mer utsläppsnåla alternativ</li> <li>Integrera klimat- och miljöaspekter i alla företagets aktiviteter och processer</li> </ul>
<b>Fysisk risk - kronisk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Förändrad temperatur</li> <li>Havsnivåhöjning</li> <li>Förändrade vind- och nederbördsmonster</li> <li>Tining av permafrost</li> <li>m m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ökade energikostnader</li> <li>Störningar i leverantörskedjan</li> <li>Brister på material</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuerlig riskanalys av leverantörskedjan för att identifiera eventuella aktörer som löper särskilt stor risk för att bli påverkade</li> <li>Eventuellt säkra upp alternativa lösningar för dessa delar av kedjan</li> <li>Säkra ett buffertlager</li> </ul>
<b>Fysisk risk - akut</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Värmebölja</li> <li>Skogsbrand</li> <li>Storm</li> <li>Översvämning</li> <li>m m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Produktionsstopp</li> <li>Skador på byggnader och utrustning</li> <li>Förlust av lager</li> <li>Extra kostnader</li> <li>Störningar i leverantörskedjan</li> <li>Tillfälliga brister på material</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Säkra att lager och produktion alltid sker en bit ovanför golvhöjd</li> <li>Bevaka och följa upp vädervarningar</li> <li>Samt samma åtgärder som ovan</li> </ul>
<b>Möjlighet - resurseffektivitet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Minska företagets och produkternas behov av resurser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Färre inköp och transporter och därmed minskade kostnader och utsläpp</li> <li>Minskad risk för extra kostnader för utsläpp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrera ett perspektiv kring resurseffektivitet i alla företagets processer och beslut</li> </ul>

RISK/MÖJLIGHET	MÖJLIGA KONSEKVENSER FÖR CTT	RISKREDUCERANDE/MÖJLIGGÖRANDE ÅTGÄRDER
<b>Möjlighet - energikällor</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se till att förnybar och fossilfri energi används till så stor del som möjligt hos aktörer i värdekedjan</li> <li>Investera i fler solceller på CTTs anläggningar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducerade utsläpp för de material som CTT köper in och därmed minskad risk för extra kostnader</li> <li>Mindre behov av el från externa leverantörer och därmed minskade kostnader</li> <li>Ökade intäkter från försäljning av överskott från producerad solenergi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kartläggning av energianvändning hos leverantörer och underleverantörer för att identifiera aktörer att prioritera</li> <li>Ställa krav på övergångar till fossilfri och förnybar energi om så är möjligt</li> <li>Undersöka möjligheterna att utöka med solceller på respektive anläggning</li> </ul>
<b>Möjlighet - produkter och tjänster</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utveckling av mer cirkulära och hållbara produkter med mindre livscykelutsläpp</li> <li>Cirkulära tjänster för kunder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducerade utsläpp</li> <li>Mer attraktiva produkter ur ett miljöperspektiv</li> <li>Minskad risk för extra kostnader för utsläpp</li> <li>Stärkta kundrelationer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prioritera produktutveckling ur ett klimatperspektiv</li> <li>Fortsatt utveckling av CTTs cirkulära återvinningsprogram för kunder</li> </ul>
<b>Möjlighet - marknader</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ökat intresse för reducering av utsläpp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ökad efterfrågan på CTTs antikondensationssystem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fortsätta marknadsföra miljö- och klimatfördelarna med antikondensationssystemet</li> <li>Prioritera produktutveckling ur ett klimatperspektiv för att göra produkten ännu mer attraktiv ur miljösynpunkt</li> </ul>

I bedömningen av allvarlighetsgraden av riskerna och betydelsen av möjligheterna tog CTT hänsyn till tidshorisonter, sannolikheten att de inträffar samt omfattningen av dem. De olika

potentiella framtida scenarier som riskerna och möjligheterna analyserades utifrån är framtagna av Network for Greening the Financial System (NGFS) och definieras som följer:

NET ZERO 2050	BELOW 2°C	CURRENT POLICIES
Net Zero 2050 begränsar den globala uppvärmningen till 1,5 °C genom strikta klimatpolicys och innovation, och når globala netto noll CO <sub>2</sub> -utsläpp runt 2050. I detta scenario är fysiska risker relativt låga men omställningsrisker är höga.	Below 2°C ökar gradvis strängheten i klimatpolicys, vilket ger 67 % chans att begränsa den globala uppvärmningen till under 2°C. I detta scenario är både fysiska och omställningsrisker relativt låga.	Current Policies antar att endast de för närvarande implementerade policys bevaras, vilket gör att utsläppen fortsätter att öka och vi går mot en uppvärmning på 3°C. Detta scenario leder till höga fysiska risker.

RESULTATET AV KLIMATSCENARIOANALYSEN BLEV FÖLJANDE:

Tidshorizont		Net Zero 2050			Below 2°C			Current Policies			Kort sikt: Innan 2035 Medel sikt: 2035–2050 Lång sikt: efter 2050
		Kort	Medel	Lång	Kort	Medel	Lång	Kort	Medel	Lång	
Omställningsrisk	Policy/lagar	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Lång sikt: efter 2050
	Teknologi	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	Marknad	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	Rykte	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Fysisk risk	Kronisk	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Kort sikt: Innan 2035 Medel sikt: 2035–2050 Lång sikt: efter 2050
	Akut	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Möjlighet	Resurseffektivitet	●	●		●	●	●	●			● Låg risk/möjlighet ● Medel risk ● Hög risk
	Energi-källor	●	●		●	●		●			
	Produkter och tjänster		●	●		●	●				
	Marknad	●	●		●	●	●	●			

## PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

### Påverkan

CTT har en negativ påverkan på klimatförändringar på grund av de växthusgasutsläpp som genereras av aktiviteter och processer längs företagets värdekedja. CTT har inga direkta utsläpp från den egna verksamheten, dvs i scope 1, och relativt lite utsläpp i scope 2, dvs från köpt el och värme, tack vare den stora andelen förnybar och fossilfri energi. Över 99 % av CTTs utsläpp finns i scope 3, dvs indirekta utsläpp från företagets värdekedja, där köpta varor och tjänster och användningen av sålda produkter är de två absolut största bidragande faktorerna.

CTT har även en positiv påverkan på klimatförändringar tack vare de utsläppsbesparingar som sker i flygplan genom användningen av företagets antikondensationssystem. Systemet förhindrar kondensation och torkar ut kondensvatten vilket kan minska ett flygplans vikt med upp till 300 kg. Detta resulterar i

sin tur i en minskad bränsleförbrukning och därmed minskade växthusgasutsläpp. Under 2025 resulterade totalt antal antikondensationssystem i drift i en utsläppsbesparing på ca 100 000 tCO<sub>2</sub>e.

### Risker och möjligheter

Lagar och regler samt efterfrågan från intressenter gällande klimatpåverkan och växthusgasutsläpp ökar ständigt vilket ställer krav på att systematiskt kunna mäta, följa upp och minska bolagets påverkan längs hela värdekedjan. Identifierade risker kopplat till detta och framför allt till misslyckanden att anpassa sig till nya krav är ökade kostnader samt försämrat rykte och således potentiellt förlorade kunder, investerare och anställda. Samtidigt ses dessa ökade krav som en möjlighet att lyckas ställa om till en minskad klimatpåverkan vilket kan stärka företagets hållbarhetsprofil och minska kostnader.

Eftersom CTTs marknad är flygbranschen ser företaget en risk att det ökade fokuset på hållbarhet och klimat kan leda till förändrade konsumentbeteenden där personer väljer att flyga allt mindre. Detta skulle potentiellt kunna innebära en minskad efterfrågan på flygplan och i sin tur även CTTs produkter. Samtidigt ser företaget en möjlighet med ett ökat fokus och mer krav på en minskad klimatpåverkan i flygbranschen, då det skulle kunna innebära en ökad efterfrågan på företagets antikondensationssystem som kan bidra till att minska flygens klimatpåverkan.

Se en mer detaljerad beskrivning av CTTs klimatrelaterade risker och möjligheter i den klimatscenarioanalys som presenteras på s. 40-41.

## POLICY

CTTs policy gällande klimatförändringar finns beskriven i bolagets hållbarhetspolicy som finns tillgänglig på hemsidan. CTT ska arbeta för att kontinuerligt minska utsläpp genom ett systematiskt och relevant förbättringsarbete, men även genom att regelbundet kontrollera leverantörers klimatarbete. I relation till detta har CTT även en Code of Conduct för leverantörer och affärspartners där företaget tydliggör att de förväntar sig att de har ett effektivt miljöledningssystem implementerat samt att

de sätter upp mål och vidtar åtgärder för att minska sina växthusgasutsläpp. Styrande för bolagets egen påverkan är kravet på förnybar energi där CTT säkerställer att 100 % av elen som köps in kommer från förnybara källor och att fjärrvärme som köps in till så stor del som möjligt kommer från fossilfria källor. Utöver detta har CTT även solceller installerade på produktionsanläggningen i Nybro samt planer tillsammans med fastighetsägare på att installera det även i Nyköping. I relation till CTTs

egen påverkan har företaget även en policy gällande hållbara resor där företagets tjänstebilar ska vara miljöklassade, det finns möjlighet till elbilsaddning vid varje arbetsställe och där bolaget klimatkompenserar flygresor via finansiering av hållbart flygbränsle (SAF) genom Fly Green Fund.



## ÅTGÄRDER OCH RESURSER

För att säkerställa att CTT arbetar i linje med Parisavtalets ambitioner och för att transparent redovisa prestationerna mot detta fastställde bolaget under 2024 vetenskapligt baserade utsläppsreduceringsmål genom Science Based Targets initiative (SBTi). CTT fastställde dels ett kortsiktigt mål att reducera växthusgasutsläppen i scope 1-2 med 42 % till 2030 jämfört med 2023, dels ett långsiktigt mål att reducera utsläppen i scope 1-3 med 90 % till 2050 jämfört med 2023. Bolagets mål validerades av SBTi genom den förenklade processen för SME-företag och CTT har åtagit sig att årligen rapportera sina framsteg mot dessa.

Under 2025 uppnådde CTT det kortsiktiga målet för utsläppen i scope 1-2 tack vare en ökad andel fossilfri fjärrvärme. Avgörande

för att nå det långsiktiga målet är att vidta åtgärder för att minska utsläppen från köpta varor och tjänster samt från användningen av sålda produkter vilket tillsammans står för 99 % av CTTs totala utsläpp. Nyckelåtgärder för att minska utsläppen från köpta varor och tjänster är bland annat att samarbeta med leverantörer för att minska deras utsläpp genom exempelvis bättre materialval och energimix, undersöka möjligheter att använda andra, mer utsläppsnåla material som exempelvis återvunna alternativ, samt att minska behovet av resurser. Nyckelåtgärder för att minska utsläppen från användningen av sålda produkter är framför allt produktutveckling ur ett klimatperspektiv såsom att minska vikten och resursanvändningen samt öka energieffektiviteten för bolagets produkter. För att nå det långsiktiga målet till 2050 är CTT dock även beroende av att flygindustrin når sina mål och ambitioner att ställa om till mer hållbara flygbränslen.

Under 2026 planerar CTT att börja ta fram en mer detaljerad omställningsplan för hur

bolaget ska minska sina utsläpp i linje med de mål som satts upp.

Andra viktiga åtgärder som behöver prioriteras för att kunna underlätta för de nyckelåtgärder som krävs för att minska utsläppen är att förbättra datainsamlingen till beräkningarna av företagets utsläpp. Beräkningen av utsläpp i scope 3.1 Köpta varor och tjänster görs idag till största del baserat på sekundärdata genom en utgiftsbaserad metod vilket medför osäkerheter kring siffrornas korrekthet. Detta gör också att det är svårt att få en exakt bild av vad kring inköpen som bidrar till mest utsläpp och vad för åtgärder som behöver vidtas för att minska dem. Därför har CTT under 2025 vidtagit åtgärder för att försöka få fram mer primärdata genom att ta kontakt med några leverantörer bakom de inköp som står för mest utsläpp och efterfråga produktspecifika utsläpps-siffror för de produkter som CTT köper. Responsen på detta visade att det inte är många leverantörer som har detta på plats ännu men förhoppningsvis kommer det att bli bättre inom de närmsta åren.



## NYCKELTAL OCH MÅL

Mål	Basnivå	Nivå att uppnå	Reduktion att uppnå	Utfall 2025	Förändring jämfört med basår	Förändring jämfört med basår (%)
Reducera utsläppen i scope 1-2 med 42 % till 2030 jämfört med 2023 (tCO <sub>2e</sub> )	8	5	3	3	-5	-63 % ●
Reducera utsläppen i scope 1-3 med 90 % till 2050 jämfört med 2023 (tCO <sub>2e</sub> )	30 965 <sup>1)</sup>	3 096	27 869	39 099 <sup>2)</sup>	8 134	26 % ●

1) Basnivån har ändrats från 48 528 som rapporterades i föregående års hållbarhetsrapport till följd av justeringar i beräkningsmetoder. Den största justeringen utgörs av att beräkningen av scope 3.11 Användning av sålda produkter tidigare räknats på ett alternativt sätt i förhållande till definitionen i GHG Protocol Standard. I det nuvarande värdet har scope 3.11 räknats helt i enlighet med standarden. I övrigt har även en del mindre justeringar gjorts för att öka detaljgraden och noggrannheten i beräkningarna.

2) Ökning på grund av en högre systemförsäljning under 2025 jämfört med 2023 vilket har stora effekter på utsläppen i scope 3.11 Användning av sålda produkter.

### VÄXTHUSGASUTSLÄPP (tCO<sub>2e</sub>):

Scope	2024	2025	Förändring
1 Direkta utsläpp	-	-	-
2 Platsbaserat	48	50	4 %
2 Marknadsbaserat	6	3	-50 %
3.1 Köpta varor och tjänster	13 556	13 852	2 %
3.3 Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	5	5	-
3.4 Uppströms transport och distribution	86	125	45 %
3.5 Avfall från verksamheten	1	1	-
3.6 Tjänsteresor	92	71	-23 %
3.7 Anställdas pendling	28	29	4 %
3.9 Nedströms transport och distribution	172	249	45 %
3.11 Användning av sålda produkter	17 465	24 742	42 %
3.12 End-of-life-hantering av sålda produkter	25	21	-16 %
3 Totalt	31 429	39 095	24 %
1-3 Platsbaserat	31 477	39 145	24 %
1-3 Marknadsbaserat	31 435	39 099	24 %

### ÖVRIGA NYCKELTAL:

Beskrivning	2024	2025	Förändring
Scope 4 - Undvikna utsläpp tack vare viktbesparingen från användningen av sålda produkter (tCO <sub>2e</sub> ) <sup>1)</sup>	-473	-6 552	1 285 %
Utsläppsintensitet - marknadsbaserat (tCO <sub>2e</sub> /KSEK nettoomsättning)	0,105	0,148	41 %

1) Ökningen av undvikna utsläpp från sålda produkter till 2025 beror på att CTT har sålt fler antikondensationssystem under 2025 samt att de bland annat har sålts till flygplan med högre antal flygtimmar per år än de flygplan som antikondensationssystemen såldes till under 2024.

### ENERGIMIX OCH FÖRBRUKNING (MWH):

Beskrivning	2024	2025	Förändring
<b>Total energiförbrukning</b>	<b>1 334</b>	<b>1 342</b>	<b>1 %</b>
Energiförbrukning från fossila källor <sup>1)</sup>	14	4	-71 %
<b>Andel energiförbrukning från fossila källor (%)</b>	<b>1,0 %</b>	<b>0,3 %</b>	<b>-0,7 %</b>
Energiförbrukning från kärnkraft	-	-	-
<b>Andel energiförbrukning från kärnkraft (%)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Total energiförbrukning från förnybara källor	1 320	1 338	1 %
Förbrukning av köpt energi från förnybara källor	1 185	1 199	1 %
Förbrukning av egenproducerad solenergi <sup>2)</sup>	135	139	3 %
<b>Andel energiförbrukning från förnybara källor (%)</b>	<b>99,0 %</b>	<b>99,7 %</b>	<b>0,7 %</b>
Energiförbrukningsintensitet (MWh/MSEK nettoomsättning)	4,4	5,1	16 %

1) Utgörs av att 1,1 % (3,7 %) av fjärrvärmerna i Nyköping kommer från fossila bränslen.

2) Utöver detta har CTT även sålt 62 (65) MWh av egenproducerad solenergi.

### REDOVISNINGSPRINCIPER

#### Växthusgasutsläpp scope 1-3

CTT redovisar sina utsläpp i enlighet med Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard (GHG Protocol). Bolaget följer den operativa kontrollmetoden vilket innebär att alla utsläpp som CTT har operativ kontroll över redovisas i scope 1 och 2. I scope 3 redovisar CTT sina utsläpp i alla kategorier som är relevanta för bolagets verksamhet. De kategorier som inte är inkluderade i redovisningen är alltså inte applicerbara för CTTs verksamhet.

#### Scope 1

CTT har inga utsläpp i scope 1. Det enda som skulle kunna vara relevant i denna kategori för CTTs verksamhet är utsläpp från de tjänstebilar som bolaget leasar. Eftersom samtliga av dessa är elbilar blir de årliga utsläppen 0.

#### Scope 2

Utsläpp från företagets användning av el och fjärrvärme. Detta beräknas både enligt den platsbaserade och marknadsbaserade metoden enligt GHG Protocol. Beräkningarna baseras på förbrukning från leverantörsfakturor och hyresvärd samt lokala och leverantörsspecifika emissionsfaktorer.

#### Scope 3

**Scope 3.1 Köpta varor och tjänster:** Avser uppströms utsläpp för samtliga varor och tjänster som köps in till bolaget. Majoriteten av utsläppen är beräknade genom en utgiftsbaserad metod. Statistik över årligt totalt inköpsvärde av olika varor tillsammans med emissionsfaktorer (utsläpp per krona) för olika varukategorier från Upphandlingsmyndigheten har använts. För enstaka inköp har mer specifika emissionsfaktorer från leverantörer använts tillsammans med den totala vikten av det årliga inköpet av varorna.

**Scope 3.3 Bränsle- och energirelaterade aktiviteter:** Gäller utvinning, transport och produktion av de bränslen och den energi som bolaget köper. Dessa utsläpp beräknas baserat på leverantörsspecifika emissionsfaktorer samt CTTs årliga energiförbrukning.

**Scope 3.4 Uppströms transport och distribution:** Avser utsläpp från transporter som betalas av CTT. Samtliga av dessa utsläpp baseras på emissionsrapporter från de logistik- och fraktbolag som hanterar transporten. Utsläppen är beräknade enligt Well-To-Wheel (WTW) baserat på avstånd, transportmedel, vikten av det som fraktas samt emissionsfaktorer för det specifika transportmedlet.

**Scope 3.5 Avfall från verksamheten:** Utsläpp från avfall baseras på utsläppssiffror direkt från den leverantör som hanterar bolagets avfall. Dessa siffror beräknas baserat på avfallsvikten samt olika emissionsfaktorer beroende på typ av avfall samt hur det hanteras.

**Scope 3.6 Tjänsteresor:** Utsläppen för CTTs tjänsteresor med flyg baseras på en emissionsrapport från den resebyrå som sköter bolagets flygresor. Detta utgör över 95 % av utsläppen från tjänsteresor. Övriga utsläpp från tjänsteresor baseras på anställdas reseräkningar där körd distans finns specificerat samt den typ av bil de anställda har använt och genomsnittliga emissionsfaktorer från Transportstyrelsen.

**Scope 3.7 Anställdas pendling:** Utsläppen från anställdas pendling till och från jobbet baseras på en enkät som skickas ut till samtliga anställda i slutet av året samt genomsnittliga emissionsfaktorer för olika typer av fordon från Transportstyrelsen. Genom enkäten fås bland annat information om transportmedel, avstånd och samåkning.

**Scope 3.9 Nedströms transport och distribution:** Avser transport och distribution till och från CTT som kunden eller leverantören står för (som CTT inte själva betalar för). I dagsläget har CTT ingen data tillgänglig för de utsläpp som genereras från nedströms transport och distribution. Bolaget har heller inte utvecklat någon metod för att estimeras detta. Majoriteten av de transporter som sker från CTT och vidare nedströms står kunderna själva för och uppskattningsvis är dessa transporter både längre och fler

än de som CTT betalar för. Därför har CTT tills vidare valt att ange det dubbla värdet av utsläppen för uppströms transport och distribution.

**Scope 3.11 Användning av sålda produkter:** Avser utsläppen från användningen av sålda produkter under hela deras estimerade livslängd. CTTs produkter används under ett flygplans hela livslängd och för att estimeras utsläppen används data som bolaget fått från kund. Datan som används är en emissionsfaktor (kg CO<sub>2e</sub>/kg bränsle), en bränsleförbrukningsfaktor (kg bränsle/kg/flygtimme) samt årligt genomsnittligt antal flygtimmar. Utöver detta används egen data för genomsnittlig vikt på CTTs olika produkter, antal sålda produkter under året och estimerad livslängd på produkterna. För antikondensationssystemet tas det även hänsyn till den extra bränsleförbrukning systemets energiförbrukning orsakar.

**Scope 3.12 End-of-life-hantering av sålda produkter:** Avser utsläpp för hanteringen av bolagets produkter när de är slutanvända hos kund. Detta har CTT i dagsläget ingen bra data på utan det görs en uppskattning att 80 % av produkterna återvinns. Det görs även en förenkling att produkterna endast består av aluminium då det är det material som utgör störst andel i produkterna. Utifrån detta kan då emissionsfaktorer för återvinning av aluminium samt för framställning av nytt användas tillsammans med vikter på CTTs olika produkter och antal sålda under året.

**Scope 4 Undvikna utsläpp:** Avser de utsläpp som undviks vid användningen av bolagets antikondensationssystem i flygplan under hela dess estimerade livslängd. Detta beräknas baserat på samma data från kund som vid användningen av sålda produkter men i stället för vikten som bolaget tillför flygplanen genom sina produkter används vikten på det kondensvatten som undviks tack vare systemet.

# ÄMNEN SOM INGER MYCKET STORA BETÄNKLIGHETER



## PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

### Påverkan

CTT har en negativ påverkan på människor och miljö genom de farliga ämnen som förekommer i företagets produkter. Framför allt gäller detta ämnen som klassas som så kallade "ämnen som inger mycket stora betänkligheter", eller på engelska "Substances of Very High Concern (SVHC)". Sådana ämnen förekommer exempelvis i ytbehandling som en del av företagets produkter behandlas med och en del elektronik såsom kretskort. Det handlar dock om väldigt

små mängder av dessa ämnen och de ingår främst i produkter och tjänster som företaget köper in och tillförs inte i CTTs egen produktion. Därför föll detta inte ut som en väsentlig påverkan i företagets DMA, dock gjorde identifierade risker det.

### Risker och möjligheter

Användningen av SVHC-ämnen är redan reglerad av EU-lagstiftningar såsom REACH och RoHS, och därför ser CTT en risk att det kan

komma att införas ännu striktare regleringar. Detta skulle både kunna innebära avgifter och i värsta fall stoppad försäljning om företaget inte lyckas anpassa sig. En ytterligare svårighet i detta är att det är just EU-lagstiftningar, och eftersom CTT även har kunder utanför EU har inte de samma krav på sig att fasa ut dessa ämnen som företag inom EU.

## POLICY

Företagets policy gällande SVHC-ämnen finns beskriven i CTTs hållbarhetspolicy som finns tillgänglig på hemsidan. CTT ska arbeta aktivt för att fasa ut dessa ämnen från sina produkter

genom att ersätta dem med säkrare alternativ. Företaget följer strikt de regler och restriktioner som finns i EUs lagstiftning även om ambitionen är att fasa ut SVHC-ämnena helt. Denna

process styrs och regleras dock av kundkrav, vilket försvårar och fördröjer arbetet.

## ÅTGÄRDER OCH RESURSER

CTT arbetar aktivt med att hantera SVHC-ämnen på ett säkert och regelrätt sätt i enlighet med både kunders och lagars krav. Samtidigt vidtar bolaget åtgärder för att försöka ersätta dessa ämnen med säkrare alternativ som håller samma prestanda och kvalitet. Detta är i många fall en lång och svår process då utvecklingen och tillverkningen av bolagets produkter är styrd och reglerad av kund- och branschkrav och alla ändringar måste få ett externt godkän-

nande innan de kan genomföras. I utvecklingen av nya varianter och versioner av CTTs produkter har bolaget lyckats få flera godkännanden att ersätta material innehållande SVHC-ämnen med andra alternativ som är bättre för både hälsa och miljö. I befintliga produktnummer har det dock varit svårare att ersätta dessa ämnen och i många fall väntar CTT fortfarande på godkännande från kund. I vissa fall är det även så att det idag inte finns några alternativ

som håller samma kvalitet och prestanda som materialen innehållande SVHC-ämnen vilket innebär ytterligare utmaningar i att fasa ut dem. Vidare saknar CTT i dagsläget en strukturerad kartläggning över samtliga SVHC-ämnen som förekommer i bolagets produkter vilket kommer att behöva göras framöver för att på sikt kunna säkerställa att samtliga fasas ut.

## NYCKELTAL OCH MÅL

Det översiktliga målet gällande SVHC-ämnen är att på sikt fasa ut dem helt. Att sätta något mer specifikt mål än så är svårt i nuläget med tanke på att regelverken för dessa ämnen kontinuerligt ändras samtidigt som flygbranschen

undantas från vissa av kraven. I dagsläget har CTT heller inga mätvärden för dessa ämnen att redovisa på grund av avsaknad av datainsamlingsmetoder vilket också gör det svårt att sätta ett mer mätbart mål.

# RESURSANVÄNDNING OCH CIRKULÄR EKONOMI



## PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

### Påverkan

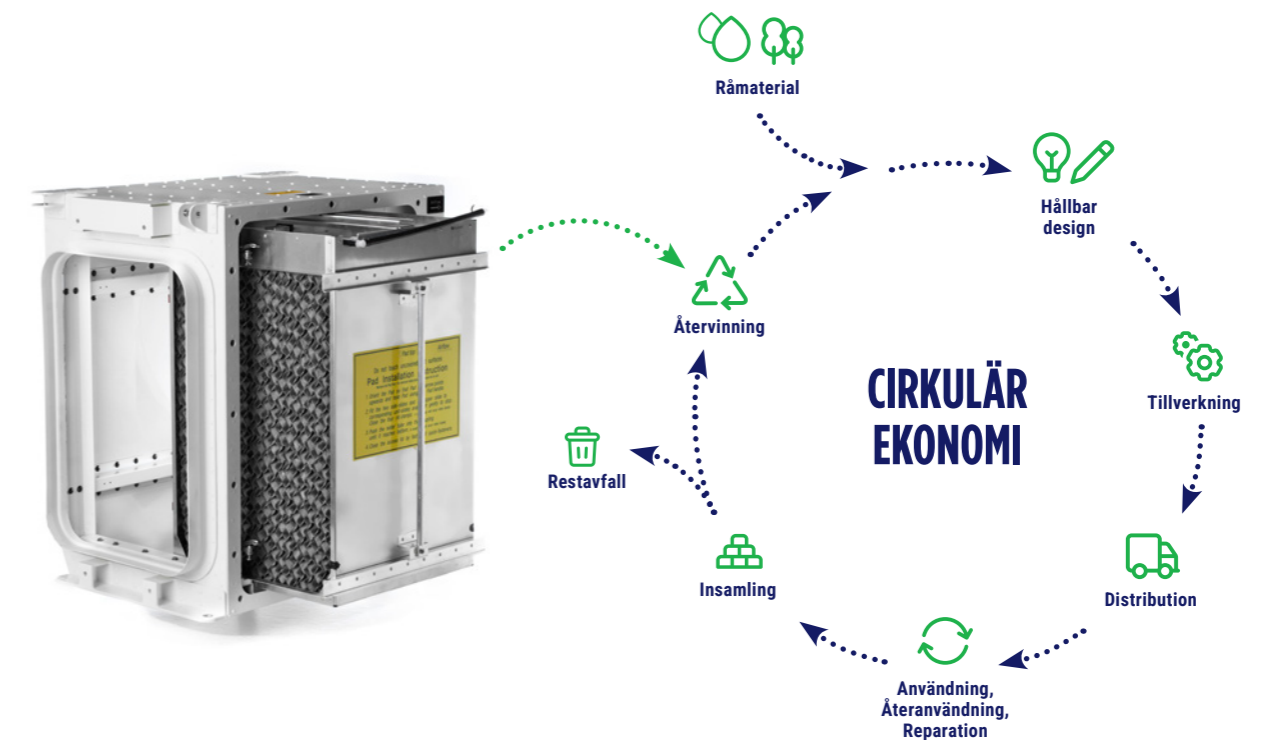
CTT har en negativ påverkan på miljön genom de resurser som krävs för att driva verksamheten. Användning av material och resurser kräver att de först utvinns, bearbetas, tillverkas och transporteras uppströms i värdekedjan vilket påverkar miljön i form av bland annat växthusgasutsläpp, föroreningar och överutnyttjande av ändliga resurser. Vidare genereras avfall från CTTs verksamhet samt från aktiviteter uppströms och nedströms i värdekedjan vilket också har en negativ påverkan på miljön, framför allt om avfallet inte återvinns.

### Risker och möjligheter

Förändringar i branschen och utvecklingen mot en mer cirkulär ekonomi med nya lagar och regler samt ökade krav från intressenter kan komma att leda till ökade behov av mer hållbara produkter, lösningar och material. Krav på hur produkter ska designas och tillverkas riskerar att leda till omfattande produkt- och processförändringar och därmed ökade kostnader. Misslyckanden att anpassa sig till nya regler och krav från intressenter kan i sin tur innebära konsekvenser som försämrat rykte, försäljningsstopp och rättsliga påföljder. Vidare finns det risk för brister på jungfruliga

material och allt högre inköpskostnader vilket kan leda till ett behov av att övergå till mer återvunna alternativ.

Samtidigt som ett ökat fokus på resurseffektivitet och cirkulär ekonomi innebär en del risker för CTT ser bolaget även möjligheter. Hållbara produkter med låg miljöpåverkan och bra materialval, som är lätta att demontera och återvinna, tror CTT på sikt kommer vara något som kunder kommer att efterfråga och se som ett attraktivt erbjudande. Även tjänster såsom att erbjuda service och reparationer samt andra cirkulära lösningar tror CTT kommer kunna användas för att stärka kundrelationer och skapa konkurrensfördelar.



## POLICY

CTTs policy gällande resursanvändning och cirkulär ekonomi finns beskriven i företagets hållbarhetspolicy som finns tillgänglig på hemsidan. CTT ska sträva efter att använda resurser på ett effektivt och hållbart sätt genom att

minimera avfall och maximera återanvändning och återvinning. Reparationer är en viktig del av företagets verksamhet vilket ökar livslängden på företagets produkter och minskar behovet av nya resurser. CTT förser även kunder med

instruktioner på hur förbrukningsvaror kan återvinnas för att uppnå ökad cirkularitet. Företaget kontrollerar även leverantörers miljöarbete och miljöcertifiering för att säkerställa att de håller en viss nivå inom området.

## ÅTGÄRDER OCH RESURSER

### Eftermarknad

Eftermarknaden är en viktig del av bolagets affärsmodell och ett prioriterat fokusområde i bolagets strategi. CTT utför underhåll och reparationer av samtliga produkter som bolaget initialt säljer till kund. På så sätt optimeras produkternas livslängd och behovet av nya resurser minskar vilket gör det till en viktig del i företagets hållbarhetsarbete.

Eftermarknaden består även av två olika förbrukningsvaror, en till befuktaren och en till antikondensationssystemet, som byts ut årligen. Med dessa förbrukningsvaror medföljer instruktioner till kunden på hur de ska hanteras efter slutanvändning för att optimera återvinningen. CTT har också en ambition att få bättre koll på vad som faktiskt händer med förbrukningsvarorna efter slutanvändning. I relation till detta har bolaget under 2025 initierat ett cirkulärt projekt för återvinning av padar som är förbrukningsvaran till befuktaren. Syftet med detta projekt är att på sikt kunna erbjuda en tjänst till de kunder som köper padar av CTT som utgörs av att CTT samlar in och tar ansvar för att förbruknings-

varorna återvinns efter slutanvändning. På så sätt säkerställer CTT att de faktiskt återvinns på bästa möjliga sätt samtidigt som tjänsten kan fungera som en unik konkurrensfördel som också stärker relationen till kunderna. Projektet är just nu i en testfas där processen prövas med en enskild kund.

### Avfall

Avfall från CTTs egen verksamhet genereras främst från produktionen av bolagets produkter. Produktionsavfallet hanteras av kontrakterade avfallshanteringsbolag som säkerställer att sorteringen och hanteringen optimeras för bästa möjliga återvinningsgrad. De största avfallsmassorna utgörs av aluminium följt av järn som tillsammans står för över 50 % av den totala avfallsmängden. Dessa material går mycket bra att återvinna vilket bidrar till bolagets höga återvinningsgrad. Avfallet som inte går att återvinna utgörs av brännbart avfall samt en del farligt avfall. Av detta hamnar inte mycket på deponi utan det mesta används på olika sätt för att generera energi. CTT har en kontinuerlig dialog

med de kontrakterade avfallshanteringsbolagen för att optimera bolagets sortering för högsta möjliga återvinningsgrad. Utöver produktionsavfallet genereras även mindre mängder avfall från kontorsytor som hanteras som kommunalt avfall.

### Ekodesign

Produktutveckling är ett viktigt område för att utveckla CTTs bidrag till cirkularitet. Genom att införa ekodesignprinciper kan bolaget exempelvis minska produkters behov av resurser, öka produkters livslängd genom bättre hållbarhet och robusthet samt ersätta jungfruliga material och farliga ämnen med material som är återvunna, förnybara och lätta att återvinna. Vidare kan det handla om att göra produkter enkla att reparera och demontera för att underlätta för återanvändning, återtillverkning och återvinning. I och med att CTT under 2025 blev certifierade enligt ISO 14001 har detta område börjat prioriteras ytterligare och under 2026 planerar bolaget att etablera ekodesignprinciper som en del av produktutvecklingen.

## NYCKELTAL OCH MÅL

Mål	Målar	Resultat 2024	Resultat 2025	Trend
Återvinningsgrad på en nivå över 85 %.	Återkommande	87 % <sup>1)</sup>	81 %	●
Få minst en ny kund att testa CTTs cirkulära återvinningsprogram varje år.	Återkommande	Infördes 2025	1	●
Hålla andelen reparationer efter garantitid i förhållande till totala reparationer på en nivå över 80 %.	Återkommande	80 %	90 %	●
Etablera ekodesignprinciper som en del av produktutvecklingen.	2026	-	-	●

1) Skiljer sig från redovisad siffra i hållbarhetsrapport 2024 till följd av ökad detaljgrad i datainsamling.

### AVFALL FRÅN DEN EGNA VERKSAMHETEN<sup>1)</sup> (KG):

Beskrivning	2024	2025	Förändring
<b>Total mängd avfall</b>	<b>55 454</b>	<b>52 089</b>	<b>-6 %</b>
<i>Farligt avfall</i>	<i>6 524</i>	<i>6 807</i>	<i>4 %</i>
- Återanvändning	-	-	-
- Återvinning	4 669	4 477	-4 %
- Förbränning	1 855	2 323	25 %
- Deponi	-	7	-
<i>Icke-farligt avfall</i>	<i>48 930</i>	<i>45 282</i>	<i>-7 %</i>
- Återanvändning	-	-	-
- Återvinning	43 570	38 099	-13 %
- Förbränning	5 360	6 990	30 %
- Deponi	-	193	-
<b>Andel farligt avfall</b>	<b>12 %</b>	<b>13 %</b>	<b>1 %</b>
<b>Återvinningsgrad</b>	<b>87 %</b>	<b>81 %</b>	<b>-6 %</b>

1) Avser bolagets produktionsavfall.

# DEN EGNA ARBETSKRAFTEN



## PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

### Påverkan

CTT bedriver endast verksamhet och har anställda i Sverige där samtliga omfattas av kollektivavtal. Samtidigt arbetar CTT aktivt med att säkerställa goda arbetsvillkor, jämställdhet och en trygg arbetsmiljö. CTT ser en potentiell negativ påverkan på den egna arbetskraften när det kommer till hälsa och säkerhet då det finns vissa säkerhetsrisker på bolagets arbetsplatser som är svåra att undvika. Dessa skulle potentiellt kunna resultera i olycksfall

och belastningsskador även om CTT gör allt för att minimera dessa risker.

En potentiell negativ påverkan finns även när det kommer till likabehandling och lika möjligheter för alla. Även om CTT inte tolererar några former av trakasserier och orättvis behandling går det inte att garantera att sådana incidenter aldrig kommer att inträffa. Bolaget ser allvarligt på sådana incidenter och konsekvenserna av dem och ser därför på det som en potentiell negativ påverkan även om sannolikheten för att det skulle inträffa är låg.

## POLICY

CTTs policy för den egna arbetskraften beskrivs på en övergripande nivå i företagets hållbarhetspolicy som finns tillgänglig på hemsidan. Som arbetsgivare ansvarar CTT för att erbjuda jämställda, säkra och hälso-samma arbetsplatser där medarbetarna trivs och känner att det finns goda möjligheter till individuell utveckling och karriärvägar. CTT accepterar inte någon form av diskriminering

på arbetsplatsen, och ska proaktivt verka för ökad jämställdhet och mångfald. CTT ska tillhandahålla en säker arbetsplats som bidrar till välmående medarbetare med goda förutsättningar för utveckling och för att genomföra sina arbetsuppgifter.

CTT har även en uppförandekod för medarbetare som togs fram under 2025. Det är en uppsättning regler, principer och värderingar

## ÅTGÄRDER OCH RESURSER

### Arbetsvillkor

CTT erbjuder anställda kollektivavtal, marknadsmässiga löner och arbetstidsförkortning. Vidare strävar bolaget efter största möjliga andel tillsvidareanställningar med regelbunden och flexibel arbetstid på dagtid. CTT strävar även efter att underlätta för medarbetare att kombinera arbete med föräldraskap. CTT är medlemmar i Teknikföretagen och Svenskt Näringsliv och är därigenom kollektivavtalsanslutna. Rätten till facklig anslutning är för CTT en självklarhet, där bolaget har ett gott samarbete med sina fackliga motparter.

Under 2025 tog CTT steget att bli certifierade enligt ISO 45001 vilket är ett bevis på att bolaget har ett systematiskt och relevant arbetssätt kring arbetsmiljö. CTTs rutiner och regler gällande arbetsmiljö tydliggörs i bolagets arbetsmiljöinstruktion som ska följas av samtliga anställda.

### Kommunikation och dialog

Bolaget strävar efter att samtliga anställda årligen ska erbjudas medarbetarsamtal för att ha möjlighet att lyfta frågor kring och påverka sin egen arbetssituation.

Som stöd i den kontinuerliga utvecklingen av arbetsmiljön genomför CTT vidare årliga medarbetarenkäter för att följa upp medarbetarnas upplevelse av arbetsplatsen. Sedan 2023 genomförs medarbetarundersökningen via Great Place To Work. För att bli certifierad krävs över 70 % i det sammanvägda indexet. Utfallet 2025 förbättrades till 85 % jämfört med 80 % 2024. På påståendet "Allt sammantaget är detta en mycket bra arbetsplats" svarade 89 % att detta stämmer i hög grad. Kamratskap-indexet blev höga 93 %, vilket visar att de flesta är nöjda eller mycket nöjda med gemenskapen och trivseln på företaget. CTT arbetar strategiskt med att utveckla områden med lägre

### Möjligheter

För CTT är det viktigt att fortsätta erbjuda goda arbetsvillkor för sina anställda och bolaget ser det som en möjlighet att öka både CTTs konkurrenskraft och varumärke. Goda arbetsvillkor kan underlätta för att attrahera och bibehålla talanger samtidigt som det kan bidra till ökad produktivitet, minskad sjukfrånvaro samt bättre rykte och investerattraktivitet.

som ska fungera som grundläggande riktlinjer för CTT. Koden är baserad på internationella standarder och riktlinjer såsom FNs Global Compact, FNs vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter samt ILOs deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet.

resultat i undersökningen för att kontinuerligt förbättra medarbetarnas upplevelse av CTT som arbetsplats.

Medarbetare på CTT uppmantras att rapportera misstankar och situationer som kan utgöra lagbrott eller som riskerar att skada bolagets rykte, verksamhet eller anställda. Detta uppmantras i första hand att rapporteras till närmsta chef eller annan lämplig person på bolaget men CTT har även en anonym visseblåsarfunktion för sådana ärenden. Mer om detta går att läsa på s. 55.

För CTT är det även viktigt att bidra till ett hållbart lokalsamhälle. Under 2025 har CTT ökat sitt engagemang, bl a genom ökad sponsring i Nyköping och Nybro.

### Hälsa, säkerhet och jämställdhet

Med en väl etablerad företagshälsövård får medarbetarna på CTT regelbundna hälsokon-

troller och för att främja rörelse och motion erbjuds friskvårdsbidrag och företagssponsrade motionsaktiviteter. Under 2025 valde hela 81 % (81) av bolagets medarbetare att nyttja sitt friskvårdsbidrag. CTT arbetar aktivt för att minska arbetsrelaterade skador och för statistik över olyckor och tillbud, där samtliga olyckor och allvarliga tillbud rapporteras till Arbetsmiljöverket och Försäkringskassan. Bolaget har även en skyddskommitté som följer arbetsmiljörelaterad statistik och föränd-

ringar samt identifierar behov och samarbetar runt arbetsmiljöfrågor. Vidare genomförs regelbundna skyddsronder och ergonomi-genomgångar för att identifiera och åtgärda hälso- och säkerhetsrisker på arbetsplatsen. CTT erbjuder även återkommande utbildning i HLR och första hjälpen till samtliga anställda. CTT strävar efter jämställda arbetsplatser. Via Great Place to Work arbetar bolaget aktivt med detta. På påståendet "Medarbetarna behandlas likvärdigt oavsett kön" svarade hela 93 % (91) att detta stämmer i hög grad.

**Utbildning och kompetensutveckling**  
På CTT finns det goda utvecklingsmöjligheter vad gäller arbetsinnehåll och möjligheter att söka nya roller. Flera som jobbar på CTT idag har haft flera olika roller i bolaget under sin anställningstid. I samband med de årliga medarbetarsamtalen görs avstämningar med anställda angående behov av utbildning för att säkerställa rätt kompetensutveckling. CTT har även ett e-learning-verktyg där samtliga anställda genomför både obligatoriska och frivilliga utbildningar.

Great Place To Work®

Certifierad  
DEC 2024-DEC 2025  
SVERIGE



## PERSONALENS VINSTANDELSSTIFTELSE

Sedan 2015 har CTT en fristående vinstandelsstiftelse som ger alla medarbetare del i CTTs ekonomiska framgångar. Syftet med stiftelsen är att skapa en tydligare koppling mellan medarbetarnas kollektiva prestation, deras ersättning och bolagets resultat samt på sikt även att stärka medarbetarnas engagemang genom aktieäggande. Varje CTT-medarbetare som arbetat heltid sedan starten äger via vinstandelsstiftelsen motsvarande ca 2 900 aktier i CTT. Sammantaget ägde den elva år gamla vinstandelsstiftelsen vid årsskiftet motsvarande 1,2 % av aktiekapitalet i CTT. Varje år avsätts 7,5 % av bolagets resultat före skatt till stiftelsen, dock högst 22,5 % av beslutad utdelning. Tilldelningen kan bli högst 25 % av total grundlön för samtliga anställda i företaget. Medlen investeras i CTT-aktier som förvärvas på marknaden efter bolagsstämman varje år. Alla anställda, oavsett lön och befattning, tilldelas lika andelar i förhållande till årsarbetstid, förutsatt att de varit anställda minst tre månader och inte slutat under samma år som de börjat. Utbetalningar till anställda kan ske tidigast fyra år efter räkenskaps-

året som är grund för avsättningen till stiftelsen. Den anställda bestämmer själv om medlen ska betalas ut eller kvarstå i stiftelsen. Under 2025 avsattes ett värde om ca 42 000 SEK per berättigad anställd, att investeras i maj 2026 efter beslut på bolagsstämman. Vinstandelsstiftelsen var ägare till 144 924 aktier per 2025-12-31.

- **OMFATTAR SAMTLIGA ANSTÄLLDA DÅR VARJE MEDARBETARE FÅR LIKA STOR ANDEL I FÖRHÅLLANDE TILL ARBETAD TID**
- **VARJE ANSTÄLLD MED FULL ANDEL ÄGER VIA STIFTELSEN CA 2 900 AKTIER I CTT, PER 2025-12-31**
- **PER 2025-12-31 VAR VINSTANDELSSTIFTELSEN ENLIGT AKTIEBOKEN 16:E STÖRSTA ÄGAREN I CTT**
- **FÖR ÅR 2025 AVSATTES CA 42 000 SEK PER BERÄTTIGAD ANSTÄLLD**

## NYCKELTAL OCH MÅL

Mål	Målar	Resultat 2024	Resultat 2025	Trend
Öka andelen kvinnor bland bolagets anställda till minst 40 %.	2027	34 %	34 %	●
Nolltolerans mot arbetsrelaterade olyckor. <sup>1)</sup>	Återkommande	2	9	●
Kontinuerligt förbättra resultatet i bolagets medarbetarundersökning.	Återkommande	80 %	85 %	●
Minst två förbättringsförslag per medarbetare varje år.	2026	0,4	0,7	●

1) Ökningen till 2025 beror delvis på en ökad rapporteringsmedvetenhet.

### ANTAL ANSTÄLLDA:

	2024	2025	Förändring
Antal anställda	85	83	-2 %
- Tillsvidareanställda	99 %	99 %	-
- Visstidsanställda	1 %	1 %	-

### ÅLDERSFÖRDELNING:

	2024	2025	Förändring
Under 30 år	8 %	10 %	2 %
Mellan 30-50 år	52 %	46 %	-6 %
Över 50 år	40 %	44 %	4 %

### KÖNSFÖRDELNING:

	2024		2025	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Anställda	34 %	66 %	34 %	66 %
Högsta ledningsnivå	14 %	86 %	13 %	87 %
Styrelse	43 %	57 %	43 %	57 %

### PERSONALRÖRLIGHET:

	2024	2025	Förändring
Personalomsättning	3,8 %	7,1 %	3,3 %
Genomsnittlig anställningstid	12 år	12 år	-

### HÄLSA OCH SÄKERHET:

	2024	2025	Förändring
Frisknärvaro	95,9 %	95,7 %	-0,2 %
Antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor	2	9	350 %
Antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor med frånvaro	0	1	-
Anställda med belastningsskador	2 %	6 %	4 %

### ERSÄTTNING, KOLLEKTIVAVTAL OCH UTBILDNING:

	2024	2025	Förändring
Andel anställda över minimilön	100 %	100 %	-
Andel anställda med kollektivavtal	100 %	100 %	-
Könslönegap	27 %	27 %	-
Genomsnittligt antal utbildningstimmar per anställd	14h	22h	57 %

### REDOVISNINGSPRINCIPER

Samtliga beräkningar av nyckeltal som inkluderar antalet anställda använder antalet vid slutet av rapporteringsperioden, dvs 31 december 2025, om inget annat anges. Antalet anställda rapporteras även enligt "Head Count", dvs faktisk personalstyrka oavsett heltids- eller deltidsanställda, och inte enligt heltidsekvivalenter (FTE).

Personalomsättningen beräknas genom antalet avslutade anställningar under året dividerat med totalt antal anställda vid årets början.

Antal registrerbara olyckor avser antal ärenden som registrerats som arbetsplatsolyckor under året i bolagets digitala system för hantering av avvikelser och förbättringsförslag.

Könslönegapet är ojusterat och beräknas genom skillnaden i genomsnittlig lön mellan kvinnliga och manliga anställda dividerat med den genomsnittliga lönen för manliga anställda.

## MED HJÄRTA FÖR HÅLLBARHET – MÖT ANNETTE PÅ CTT

Annette Mägiste arbetar med miljö-, hållbarhet-, arbetsmiljö- och kvalitetsfrågor på CTT Systems i Nybro. Efter en lång karriär inom bil- och tågindustrin har hon hittat hem i en roll som förenar teknik, kvalitet och miljöansvar inom flygindustrin.

– Jag började på CTT 2021 och det som lockade mig var att rollen kombinerade miljö- och kvalitetsfrågor - områden som alltid legat mig varmt om hjärtat, berättar Annette.

### Ett arbete med mening

I sin nuvarande roll ansvarar Annette för att utveckla och följa upp CTTs strategiska och operativa hållbarhetsarbete i Nybro, samt för att säkerställa en trygg och effektiv arbetsmiljö.

– Jag trivs väldigt bra. Det är stimulerande att arbeta med frågor som påverkar både människor och planeten. Att få bidra till något som gör skillnad känns meningsfullt, säger hon.

Annette uppskattar särskilt möjligheten att arbeta både operativt och strategiskt:

– Jag får en bred helhetsbild och gillar att samarbeta med kollegor på olika orter, särskilt med hållbarhetsavdelningen i Nyköping. Det finns en stark laganda och ett nära samarbete mellan sajterna.

### Teamkänsla och utveckling

Annette beskriver arbetsmiljön på CTT som familjär, stöttande och utvecklande:

– I Nybro är vi en mindre arbetsplats där alla känner alla. Vi hjälps åt, har en god stämning och utvecklas tillsammans.

### Framtid och innovation

Under 2025 har Annette varit delaktig i riskanalyser av samtliga maskiner i Nybro, och ett samarbete med en aktör inom avfallshantering har förbättrat företagets sorteringsrutiner.

– Tack vare bättre sortering får vi nu högre ersättning för vårt avfall. Det är ett konkret exempel på hur hållbarhetsarbete lönar sig, säger hon med ett leende.

Hon ser också potential i ny teknik:

– Vi undersöker möjligheten att införa vision system för automatisk produktavläsning. Det skulle höja kvaliteten och effektivisera produktionen.

### Drivkraften

För Annette är hållbarhet mer än ett arbetsområde – det är en personlig övertygelse:

– Kombinationen av miljö och kvalitet gör varje dag varierande och intressant.

### En blick framåt

När hon ser framåt vill Annette fortsätta driva arbetet för att minska miljöpåverkan och resursförbrukning:

– Det handlar om ständiga förbättringar - att minska energi- och vattenanvändning och utveckla våra rutiner. Vi tar ansvar för framtiden, steg för steg.

## MED SIKTET INSTÄLLT PÅ FRAMTIDEN – MÖT ABDULRAHMAN PÅ CTT

Abdulrahman Mawlood arbetar som mekaniker på CTT Systems i Nyköping. Efter flygteknikprogrammet på Nyköpings gymnasium gjorde Abdulrahman sin praktik på CTT – och blev snabbt en del av teamet på Maintenance-avdelningen. Sedan anställningen 2024 har han utvecklats i en miljö där teknik, lärande och gemenskap går hand i hand.

– Jag gjorde min praktik här under sista året på gymnasiet och trivdes direkt. När jag sedan fick jobberbjudandet kändes det helt rätt. Det är en väldigt lärorik och utvecklande arbetsplats, säger Abdulrahman.

I sin roll arbetar han med felsökning, reparation och underhåll av flygkomponenter – ett arbete som kräver både precision och problemlösning.

– Det finns alltid något nytt att lösa. Varje produkt är unik, och man lär sig hela tiden mer om de system som gör flygplanen säkra och effektiva.

Abdulrahman har haft stor nytta av sin utbildning, särskilt det fokus som finns på säkerhet, strukturerade processer och noggrann dokumentation.

Nu siktar han på att bli Certifying Staff, en roll som innebär ansvar för slutkontroll och kvalitets-säkring innan produkterna skickas till kund.

– Jag vill kunna granska systemen och säkerställa att allt är korrekt innan leverans. Det är ett viktigt steg för både mig och CTTs höga kvalitetsnivå, säger han.

Han upplever att CTT aktivt stöttar och uppmuntrar sina medarbetares utveckling. Det märks tydligt att CTT verkligen vill att medarbetarna växer tillsammans med företaget.

Teamet på Maintenance-avdelningen består av 6 personer som samarbetar tätt.

– Alla mekaniker har sina egna arbetsbänkar de ansvarar för. När någon behöver hjälp löser vi det tillsammans. Den starka CTT-andan gör jobbet både roligare och mer effektivt, säger han.

En av hans favoritprodukter är 787 Avfuktare – system som avfuktar luften i flygplan för att minska vikt och bränsleförbrukning.

– Det känns meningsfullt att bidra till något som både sparar energi och ökar säkerheten.

CTT samarbetar nära med flygteknikprogrammet i Nyköping, vilket Abdulrahman ser som en viktig del för att säkra framtida kompetens.

Framöver hoppas han fortsätta utvecklas inom CTT och ta nästa steg i karriären.

– Jag vill bli Certifying Staff och på sikt ta ännu mer ansvar. Det motiverar mig att vara en del av ett företag som växer och investerar i sina medarbetare.

För honom handlar yrkesstolthet om att bidra till flygsäkerheten.

– CTTs produkter är viktiga för att upprätthålla en stabil och kontrollerad luftfuktighet i flygplan. Det känns meningsfullt att bidra till lösningar som både sparar energi och stödjer ett mer hållbart flyg.

# ANSVARFULLT FÖRETAGANDE



## PÅVERKAN, RISKER OCH MÖJLIGHETER

### Påverkan

CTTs marknad är global med kunder i regioner världen över. Bolagets affärsrelationer är många med flera större flygbolag som kunder nedströms i värdekedjan i kombination med flygplanstillverkare och distributörer däremellan. Uppströms i värdekedjan har CTT över 400 leverantörer, mestadels i Europa, med ännu fler underleverantörer därtill. Bolaget ser därför genom sina affärsrelationer en potentiell negativ påverkan kopplad till korruption, mutor och andra oetiska affärsbeteenden, särskilt

när det kommer till aktörer i värdekedjan som är verksamma i regioner med högre risk för sådana incidenter.

### Risker och möjligheter

Med tanke på det breda och komplexa spektrumet av affärsrelationer längs CTTs värdekedja kan bolaget inte garantera att incidenter kopplade till korruption, mutor eller andra oetiska affärsbeteenden aldrig kommer att inträffa. Sådana incidenter riskerar att leda till betydande finansiella konsekvenser

såsom kostnader för böter och andra juridiska åtgärder samt ett skadat rykte.

Bolaget ser dock en möjlighet att genom en stark företagskultur som genomsyrar hela verksamheten och samtliga affärsrelationer, tillsammans med ett systematiskt arbetssätt kring uppförandekoder och visseblåsarskydd, motverka oetiska beteenden och incidenter samt stärka bolagets rykte och relation till intressenter och partners.



## POLICY

CTTs policy gällande ansvarsfullt företagande finns beskriven i bolagets hållbarhetspolicy som finns tillgänglig på hemsidan. CTTs företagskultur ska präglas av "CTT-andan" som utgörs av ledorden Engagemang, Noggrannhet, Ärlighet, Generös och Samarbetvillig. Detta ska genomsyra hela verksamheten samt alla affärsrelationer och sammanhang som CTT verkar inom. CTTs verksamhet ska präglas av

en hög affärsetik och bolaget ska värna om god affärssed i alla relationer. Risker för mutor, bestickningar och andra former av korruption ska aktivt förebyggas. CTTs arbete för att värna om mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor ska grunda sig i internationella konventioner och överenskommelser. Arbetet för att främja klimatet, mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor ska även omfatta

bolagets värdekedja. CTT ska arbeta aktivt för goda arbetsvillkor och respekt för mänskliga rättigheter även utanför den egna verksamheten. CTT ska arbeta förebyggande genom att tydliggöra förväntningar och ställa krav på bolagets leverantörer. CTT ska dessutom eftersträva full transparens i hållbarhetsredovisningen.

## ÅTGÄRDER OCH RESURSER

### Uppförandekod

För att motverka korruption och mutor samt andra oetiska beteenden i CTTs affärsrelationer har bolaget en Code of Conduct som leverantörer och affärspartners till bolaget förväntas följa. Exempelvis är det ett krav vid godkännande av nya leverantörer att de ska följa CTTs uppförandekod. Detta är även något som utvärderas vid leverantörsrevisioner. Koden är baserad på internationella standarder och riktlinjer, inklusive FNs Tio Principer, FNs vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och ILOs deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet. CTTs Code of Conduct uppdaterades under 2025 för att anpassas till nya riktlinjer och förändringar sedan den tidigare versionen.

I samband med detta togs även en ny uppförandekod fram, anpassad för bolagets medarbetare. Denna publicerades samtidigt som bolagets uppdaterade hållbarhetspolicy

som också togs fram under året. I samband med detta hölls en utbildning i den nya uppförandekoden och hållbarhetspolicyen för majoriteten av de anställda på bolaget. Majoriteten av de anställda skrev även under uppförandekoden för att bekräfta att de läst och förstått innehållet i den. Både uppförandekoden och hållbarhetspolicyen är även en del av introduktionsplanen för nyanställda och befintliga anställda ska genomgå utbildning i dessa minst vartannat år.

### Rapportering av överträdelser

Om anställda på CTT upplever eller misstänker överträdelser kring korruption, mutor, mänskliga rättigheter eller andra frågor som bryter mot tillämpliga lagar eller bolagets uppförandekod uppmuntras de att omedelbart rapportera till närmsta chef eller annan lämplig person på företaget. Överträdelser kan även rapporteras via bolagets webbaserade

visseblåsarkanal som finns tillgänglig både på intranät och hemsida. Via denna kanal kan även leverantörer, kunder och andra intressenter till CTT rapportera överträdelser. Rapportering till visseblåsarkanal sker helt anonymt och rapporterade ärenden går vidare till CTTs visseblåsargrupp bestående av bolagets CFO och Kvalitets- och HR-chef. Inkomna ärenden utreds av gruppen vilket kan göras på olika sätt beroende på ärendets typ. Sedan fattas ett beslut och vid eventuell brottsmisstanke kopplas rätt myndighet in. Sedan genomförs eventuella åtgärder och följs upp. Genom hela processen förblir visseblåsaren anonym, helt i enlighet med EUs direktiv för visseblåsarskydd. Sedan visseblåsarkanalens antogs har inga ärenden inkommit.



## NYCKELTAL OCH MÅL

Mål	Målar	Resultat 2024	Resultat 2025	Trend
Nolltolerans mot incidenter gällande korruption och mutor.	Återkommande	0	0	●
Underskrift av bolagets uppförandekod från samtliga anställda.	Återkommande	Infördes 2025	98 %	●
Underskrift av bolagets uppförandekod från 100 % av de viktigaste produktleverantörerna.	Återkommande	90 %	87 %	●
Utbildning för samtliga anställda i bolagets hållbarhetspolicy och uppförandekod minst vartannat år.	Återkommande	Infördes 2025	84 %	●

# FRAMÅTBlick – NYCKELÅTGÄRDER I CTTs HÅLLBARHETSPLAN

VÄSENTLIGT ESRS-OMRÅDE	NYCKELÅTGÄRDER 2026-2028	LÅNGSIKTIGA NYCKELÅTGÄRDER
E1	Ta fram en omställningsplan för att nå SBTi-mål.	Kontinuerlig produktutveckling ur ett klimatperspektiv (minskad vikt, materialval, energieffektivitet m m)
E1	Kontinuerligt utveckla datainsamlingen och beräkningsmetoderna för utsläppen i scope 3.	Ställa krav på och samarbeta med leverantörer för att minska deras växthusgasutsläpp.
E2	Utveckla metoder för att identifiera, mäta och följa upp SVHC-ämnen som förekommer i bolagets produkter och processer.	Vidta åtgärder för att ersätta produkter och material som innehåller SVHC-ämnen med säkrare alternativ.
E5	Se över sorteringsrutiner för bolagets avfall i samarbete med återvinningspartners.	
E5	Identifiera nyckelkunder som är öppna för att testa CTTs återvinningsprogram. Marknadsför programmet genom att kommunicera lyckade resultat.	Utveckla samarbete med lokala återvinningsaktörer där CTTs kunder finns.
E5	Utbilda bolagets utvecklingsteam i ekodesign. Inför ekodesign i checklistan för varje nytt utvecklingsprojekt.	
S1	Delta i projekt/initiativ för att främja fler kvinnor inom teknik- och ingenjörsyrken.	
S1	Uppmuntra medarbetare till att komma med nya idéer samt tillhandahålla kanaler och forum för att lämna förbättringsförslag.	
S2		Börja prioritera S2 Arbetstagare i värdekedjan som ett fokusområde genom att kartlägga och identifiera riskområden.
G1	Utveckla rutin för bedömning av sociala och miljömässiga aspekter vid leverantörsrevisioner.	Vidareutveckla arbetet till ytterligare leverantörer samt delar av värdekedjan där bolaget ser en förhöjd risk.

## REVISORNS YTTRANDE AVSEENDE DEN LAGSTADGADE HÅLLBARHETSRAPPORTEN

Till bolagsstämman i CTT Systems AB (publ), org.nr. 556430-7741

### Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2025 på sidorna 34-56 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

### Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionsd i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

### Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm, 2026-03-30  
(exakt tidsstämpel framgår av elektronisk signatur)

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

Andreas Skogh  
Auktoriserad revisor

# FINANSIELLA RAPPORTER

<b>Förvaltningsberättelse</b>	<b>57</b>
· CFOs reflektion	58
· Verksamhet & övrigt	59
· Resultaträkning	60
· Balansräkning	62
· Förändring i eget kapital	65
· Kassaflödesanalys	66
· Femårsöversikt nyckeltal	67
· Relevanta avstämningar av nyckeltal	68
· Risker och riskhantering	70
· Aktien	76
· Definitioner av nyckeltal	79
· Bolagsstyrningsrapport	80
· – Ledande befattningshavare	86
· – Styrelse	88
Noter till de finansiella rapporterna	90
Revisionsberättelse	104
Ordlista	108
Aktieägarinformation	109
Historik	110

# CFOs REFLEKTION

## Intäkter

CTT har under 2025 fått ett hack i intäktskurvan, främst pga negativa valutaeffekter och lagernedtagningar av distributörerna i eftermarknaden. Allt tyder på att detta är tillfälligt och att bolaget kan fortsätta tillväxtresan, även om det alltid finns risk för att något enstaka kvartal blir sämre. För de närmaste åren har bolaget redan mycket av både kapaciteten och kapabiliteten på plats, så hävstången är god till att förbättra lönsamhetsnivån. Det är dock viktigt att ha i åtanke att en ytterligare svagare USD/SEK kommer att ha en negativ inverkan på lönsamheten. Dessutom kan den ökande systemförsäljningen leda till att den mycket lönsamma eftermarknadens andel av försäljningsmixen fortsätter att minska något. Framöver ser OEM återigen ut att bli tillväxtmotorn. Progressionen inom Retrofit och Private jet är mera binär, medan utvecklingen inom Eftermarknaden förväntas återgå till att spegla ökningen av antal system i drift (underliggande efterfrågan) när lagren är i bättre balans vid ingången av 2026 (se grafen nedan).

## Valuta

2025 har varit ett händelserikt år på valutamarknaderna. CTT har en ovanligt ensidig valutapåverkan, i princip all försäljning sker i USD. Bolaget har valt att inte använda terminssäkring av USD. Däremot eftersträvas inköp i USD samt att banklån tas upp i USD. Under året har USD mot SEK-valutakursen minskat kraftigt, från USD/SEK 10,56 till 9,82 (genomsnittskurs under året). Detta påverkade rörelseresultatet

kraftigt negativt under 2025 och bedöms fortsatt att ha viss negativ effekt under 2026. Kursen har dock varierat ännu mera under året där stängningskursen 2024 var 11,00 jämfört med 9,20 år 2025. Totalt uppgick de negativa valutaeffekterna till 32 MSEK år 2025. Den lägre stängningskursen bidrog dock till att lånen i USD värderades lägre och skapade ett positivt finansnetto under året.

## Kostnader

De senaste åren har präglats av ett bekymmersamt omvärlds- och säkerhetsläge. Finansiellt har detta lett till högre inflation och högre räntor. Även om räntorna och kostnadsökningarna har stabiliserats på en lägre nivå under 2025, så har CTT påverkats av högre kostnader då bolaget inom delar av systemförsäljningen har fasta priser till kund. För att motverka detta har bolaget aktivt arbetat med kostnadsbesparingar under året. En stor kostnadspost är personal, där bemanningen minskat från 85 till 83 anställda under året. CTT har också dragit ned på antalet konsulter, minskat våra IT-kostnader samt genomfört andra typer av rationaliseringar för att göra vad vi kan för att effektivisera verksamheten. Alla beslutade kostnadsbesparingar har inte fått full effekt under 2025. Full effekt förväntas under Q26 och kommer då ha en positiv effekt på ca +2 % på rörelsemarginalen.

## Kassaflöde och finansiell ställning

Kassaflödet från den löpande verksamheten minskade till 36 MSEK (66), främst påverkad av lägre EBITDA. Kassaflödet från föränd-



Markus Berg, CFO

ringar i rörelsekapital uppgick till -1 MSEK år 2025, betydligt bättre utfall än föregående års negativa förändring på -23 MSEK. Varulagret minskade med 1 MSEK under året jämfört med en ökning under 2024 på 16 MSEK. Omsättningshastigheten har under året minskat till 2,1 från 2,4. För CTT är det viktigt att upprätthålla en resilient lagernivå där bolaget alltid kan uppfylla kundernas leveranskrav. Det tillsammans med relativt långa ledtider samt många artiklar driver relativt höga lagernivåer i relation till omsättningen. Renat för valutaeffekter hade omsättningshastigheten matchat 2024.

CTTs finansiella ställning är fortsatt stark med en nettoskuld på 9 MSEK (-25), hög soliditet om 76 % (75) samt likvida medel på 27 MSEK (69) med därtill ännu ej nyttjat låneutrymme om 57 MSEK. Detta gör att CTT kan fortsätta att ge god avkastning till aktieägarna utan att göra avkall på tillväxtambitionerna. Styrelsen föreslår att ordinarie utdelning bibehålls på 78 % av vinsten motsvarande 2,40 (5,35) SEK per aktie.

## Hållbarhet och IT

På mitt bord ligger även ansvaret för hållbarhet och IT. Inom hållbarhet vill jag lyfta fram att CTT under året certifierat sig enligt ISO-14001 & 45001, startat ett cirkulärt projekt för återvinning av padar, fastställt strategiska hållbarhetsmål, utbildat alla anställda i ny hållbarhetspolicy & uppförandekod, samt tagit fram en ny hållbarhetsrapport inspirerad av CSR.

I samhället har cybersäkerheten varit i fokus under året som gått, så också på CTT. Bolaget har bla fortsatt förbättra kontinuitetsplanering, IT-policys, genomfört utbildningar samt ytterligare stärkt upp IT-plattformen under året, allt i syfte att förhindra intrång i CTTs IT-miljö. Framöver kommer bolaget att fortsätta att förbättra och utveckla vår IT-plattform, inte enbart ur ett säkerhetsperspektiv utan också för att stärka samarbete och stöd till vår affär.

# VERKSAMHET & ÖVRIGT

## Allmänt om verksamheten

CTT Systems AB (publ.) ("CTT") är marknadsledande utvecklare och tillverkare av system som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan. I ett flygplan finns två huvudsakliga problem när det gäller luftfuktighet; dels alltför torr luft i kabinen där passagerare och besättning vistas och dels ackumulering av fukt i flygplanskroppen till följd av kondensation. CTTs luftfuktare ökar luftfuktigheten i kabinen för en förbättrad miljö för människorna ombord. Samtidigt motverkar bolagets avfuktare kondensationen vilket ger lättare flygplan, lägre bränsleförbrukning och därmed mindre miljöpåverkan. Vår verksamhet kan kortfattat beskrivas:

- CTT har två produktområden – antikondensationssystem och luftfuktarsystem
- CTT är ensamt vald som leverantör av luftfuktarsystem till flygplanstillverkarna Airbus och Boeings moderna modeller av långdistansflygplan
- CTT gynnas av att flygindustrin präglas av höga inträdeshinder med stark reglering. Dessutom har branschen långa ledtider och långa produktlivscyklar som ytterst styrs av flygplanstillverkarnas långa modellprogram
- CTTs eftermarknadsförsäljning är en viktig del av verksamheten med ett stort värde om CTT får ut fullt värde under hela produktlivscykeln
- CTT har sitt säte i Nyköping, noterades 1999 på Nasdaq Stockholms Small Cap-lista och tillhör sedan 2021 Nasdaq Stockholms Mid Cap-lista

## Väsentliga händelser under året och efter dess utgång

- 2025-01-28: CTT Systems AB publicerar en order på 146 avfuktarsystem till A321neo från Jet2.com med optioner på ytterligare 9 avfuktarsystem. Planerad första leverans var i Q3 2025. Totalt ordervärde räknat på listpris uppgår till ca 120 MSEK.

## Forskning och utveckling

Under 2025 har CTT fortsatt att driva flera parallella utvecklingsprojekt. Årets aktiverade belopp uppgår till 3,4 MSEK (2,5) och utgörs av utvecklingsarbeten främst kopplade till projekten New Zonal Dryer och Boeing 777X.

CTTs övriga OEM-plattformar (A350, Boeing 787, A380) samt Private jet-affärerna genererar kontinuerligt ingenjörsarbete och kommer så att göra under produkternas hela livscykel, om än i allt mindre omfattning för OEM i takt med att tiden går. Dessa utgifter har inte bedömts kvalificeras som sådana kostnader som får tas upp som tillgång. Utgifter för test och utveckling som kostnadsförts har under räkenskapsåret uppgått till 4,1 MSEK (3,4). Se även not 9 "Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten".

## Medarbetare

CTT har många medarbetare med nyckelkompetens inom och för bolaget strategiskt viktiga områden. I bolaget var sammanlagt 83 personer anställda per 31 december 2025 varav 28 var kvinnor. Personalens ålder är jämnt spridd från ca 20 till 68 år, med en medelålder på 47 år samt en genomsnittlig anställningstid på 12 år. Frisknärvaron uppgick under året till 95,7 %. För ytterligare beskrivning av medarbetare, se hållbarhetsrapporten som börjar på s. 34.

## Hållbarhet

CTT utvecklar, certifierar, tillverkar och marknadsför produkter som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan vilket minskar flygindustrins påverkan på både människa och miljö. CTT uppdaterade under 2024 hållbarhetspolicyn som på ett övergripande plan fastställer den strategiska inriktningen för CTTs hållbarhetsarbete. Med utgångspunkt i denna, inspiration av CSRD och ESRS samt de 17 globala målen i Agenda 2030 arbetar bolaget kontinuerligt med och utvecklar sitt hållbarhetsarbete. För ytterligare beskrivning av CTTs hållbarhetsarbete, se hållbarhetsrapporten som börjar på s. 34.

CTT har ingen tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken och miljöpåverkan är inte betydande.

## Ersättning till ledande befattningshavare

Målsättningen med CTTs ersättningspolicy för ledande befattningshavare är att erbjuda kompensation som syftar till att attrahera, motivera och behålla kvalificerad kompetens för CTT. Ersättning till VD och andra ledande befattningshavare skall vara marknadsmässig och utgöras av en fast grundlön, rörlig ersättning, pension samt i vissa fall övriga förmåner och ersättningar. För mer information, se bolagsstyrningsrapporten som börjar på s. 80.

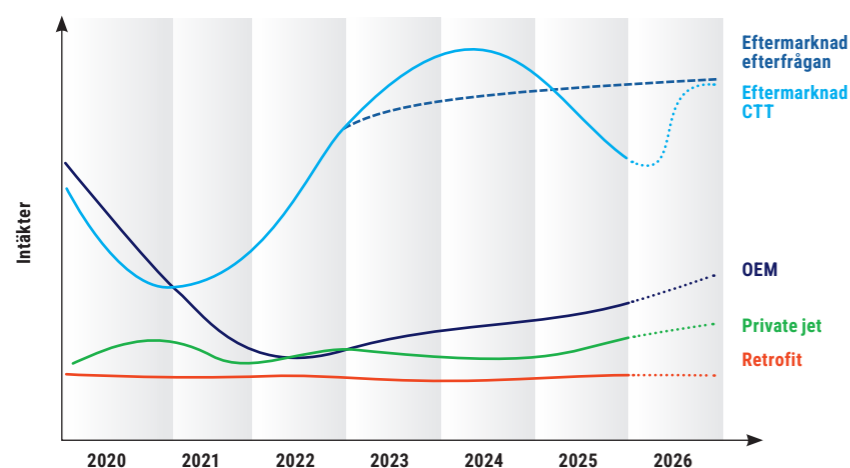
## Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående beskrivs i not 29.

## Finansiella rapporternas godkännande

De finansiella rapporterna godkändes för utfärdande av styrelsen 2026-03-30.

## TRENDER PER PRODUKTOMRÅDE



# RESULTATRÄKNING

(MSEK)	Not	2025-01-01 – 2025-12-31	2024-01-01 – 2024-12-31
<b>Rörelsens intäkter</b>			
Nettoomsättning	3	264,4	300,1
Förändring av lager av produkter i arbete och färdigvarulager		3,3	2,0
Aktiverat arbete för egen räkning		1,8	2,2
Övriga rörelseintäkter	3	7,8	14,6
<b>S:a rörelsens intäkter</b>		<b>277,3</b>	<b>319,0</b>
<b>Rörelsens kostnader</b>			
Råvaror och förnödenheter		-83,1	-62,6
Övriga externa kostnader	4	-45,0	-50,3
Personalkostnader	5	-79,8	-79,1
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar		-6,4	-7,5
Övriga rörelsekostnader	4	-15,4	-7,0
<b>S:a rörelsens kostnader</b>		<b>-229,8</b>	<b>-206,4</b>
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>47,5</b>	<b>112,6</b>
<b>Resultat från finansiella poster</b>			
Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter	6	8,0	2,6
Räntekostnader och liknande resultatposter		-6,6	-7,6
<b>Finansnetto</b>		<b>1,4</b>	<b>-4,9</b>
<b>Resultat före skatt</b>		<b>48,9</b>	<b>107,6</b>
Skatt	7	-10,3	-22,2
<b>Årets resultat</b>		<b>38,6</b>	<b>85,5</b>
Övrigt totalresultat		-	-
<b>Årets totalresultat</b>		<b>38,6</b>	<b>85,5</b>
Resultat per aktie, SEK	8	3,08	6,82

## Utfall 2025

För helåret 2025 minskade bolagets rörelseresultat (EBIT) till 48 MSEK (113), vilket motsvarar en rörelsemarginal på 18 % (38). Resultatnedgången mot föregående år är främst en konsekvens av valutaeffekter -32 MSEK, lägre andel eftermarknad i intäktsmixen -24 MSEK samt minskad säljvolym -12 MSEK. Säljvolymen är lägre främst på grund av lagereffekter inom eftermarknaden, där CTTs distributörer sänkt sina lager på förbrukningsdelar med motsvarande 32 MSEK under året. Systemförsäljningen inom OEM, Retrofit och Private jet har ökat under året. Resultatet blev 39 MSEK (85) och per aktie uppgick det till 3,08 (6,82).

## Omsättning och rörelseresultat

För helåret 2025 minskade nettoomsättningen med 12 % till 264 MSEK (300). I jämförbara valutor var minskningen 5 %. Förutom valuta påverkades 2025 negativt av lagereffekter. År 2024 ökade CTTs distributörer sina lager, medan de under 2025 minskade sina lager. För 2025 innebar detta en minskad intäkt inom eftermarknaden med 32 MSEK.

OEM intäkterna ökade med 32 % från 40 till 53 MSEK år 2025, främst drivet av produktionsökningar för Boeing 787 samt Airbus A350. För A350 har även penetrationen ökat. Omsättningen för Private jet ökade från 14 till 30 MSEK, motsvarande +109 %, främst på grund av fler beställningar från Airbus Corporate Jets

(ACJ). Retrofit-intäkterna var 3 MSEK, där 5 system levererades till Jet2.com, första leveransen på flera år. Eftermarknaden var ovanligt stark under år 2023 - 2024, utfallet 2025 var svaga 167 MSEK (233), men speglar inte den underliggande efterfrågan på ca 50 MSEK per kvartal rensat för lagereffekter.

Rörelseresultatet uppgick 2025 till 48 MSEK, en minskning med 65 MSEK från 113 MSEK år 2024. Rörelsemarginalen uppgick till 18 %, jämfört höga 38 % år 2024. Vinstmarginalen uppgick till 19 % jämfört med 36 % föregående år. Resultatnedgången mot föregående år är främst en konsekvens av valutaeffekter -32 MSEK, lägre andel eftermarknad i intäktsmixen -24 MSEK samt minskad säljvolym -12 MSEK.

## Valuta och övriga poster

Under året har USD mot SEK-valutakursen minskat kraftigt, från USD/SEK 10,56 till 9,82 (genomsnittskurs under året). Detta påverkade rörelseresultatet kraftigt negativt under 2025. Kursen har dock varierat ännu mera under året där stängningskursen 2024 var 11,00 jämfört med 9,20 år 2025. Totalt uppgick de negativa valutaeffekterna till 32 MSEK år 2025. Den lägre stängningskursen bidrog dock till att lånen i

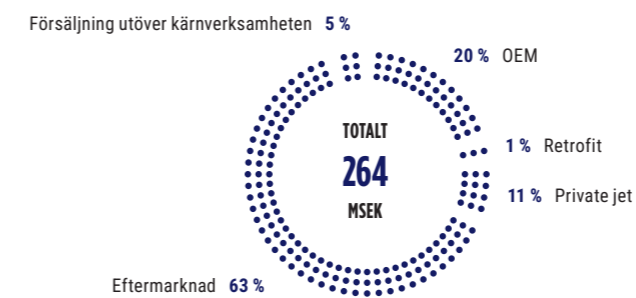
USD värderades lägre och skapade ett positivt finansnetto under året.

## Kostnadsutveckling

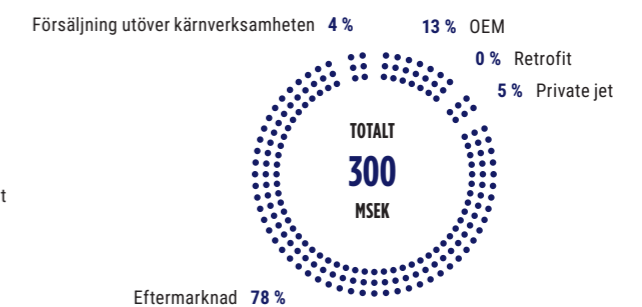
Under 2025 har bolaget aktivt arbetat med kostnadsbesparingar för att bland annat motverka de negativa valutaeffekterna och förbättra rörelsemarginalen. En stor kostnads-post är personal, där bemanningen minskat från 85 till 83 anställda under året. CTT har

också dragit ned på antalet konsulter, minskat våra IT-kostnader samt genomfört andra typer av rationaliseringar för att göra vad vi kan för att effektivisera verksamheten. Alla beslutade kostnadsbesparingar har inte fått full effekt under 2025. Full effekt förväntas under Q226 och kommer då ha en positiv effekt på ca +2% på rörelsemarginalen.

## FÖRDELNING NETTOOMSÄTTNING 2025



## FÖRDELNING NETTOOMSÄTTNING 2024



## FEMÅRSÖVERSIKT RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING (MSEK)	2025	2024	2023	2022	2021
Rörelsens intäkter	277,3	319,0	312,1	263,3	176,2
Rörelsens kostnader exkl. avskrivningar	-223,3	-198,9	-184,4	-163,6	-138,1
Avskrivningar	-6,4	-7,5	-9,3	-7,9	-11,3
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>47,5</b>	<b>112,6</b>	<b>118,4</b>	<b>91,8</b>	<b>26,8</b>
Finansiella intäkter	8,0	2,6	3,2	1,0	-
Finansiella kostnader	-6,6	-7,6	-1,2	-9,0	-8,9
<b>Resultat före skatt</b>	<b>48,9</b>	<b>107,6</b>	<b>120,4</b>	<b>83,8</b>	<b>17,9</b>
Skatt	-10,3	-22,2	-25,0	-17,5	-3,7
<b>Årets resultat</b>	<b>38,6</b>	<b>85,5</b>	<b>95,5</b>	<b>66,3</b>	<b>14,2</b>

# BALANSRÄKNING

(MSEK)	Not	2025-12-31	2024-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Immateriella anläggningstillgångar</i>			
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	9	81,8	80,5
Övriga immateriella tillgångar	10	3,4	0,2
		<b>85,2</b>	<b>80,7</b>
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Byggnader och mark	11	23,8	24,6
Maskiner och andra tekniska anläggningar	12	8,3	9,3
Inventarier, verktyg och installationer	13	4,3	4,8
		<b>36,3</b>	<b>38,7</b>
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i koncernföretag	14	0,0	0,0
Andra långfristiga fordringar		1,9	1,9
		<b>1,9</b>	<b>1,9</b>
<b>S:a anläggningstillgångar</b>		<b>123,4</b>	<b>121,2</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Varulager</i>	15		
Råvaror och förnödenheter		69,2	75,2
Halvfabrikat		14,6	15,4
Produkter i arbete		7,6	5,7
Färdiga varor		32,3	28,7
		<b>123,7</b>	<b>125,0</b>
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Kundfordringar	16, 17	53,8	65,0
Upparbetad men ej fakturerad intäkt	18	9,7	1,4
Skattefordringar		1,2	-
Övriga fordringar	19	4,0	2,2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	4,5	5,5
		<b>73,1</b>	<b>74,1</b>
<i>Kassa och bank</i>	16, 21, 22, 23	26,6	68,7
<b>S:a omsättningstillgångar</b>		<b>223,5</b>	<b>267,8</b>
<b>S:A TILLGÅNGAR</b>		<b>346,9</b>	<b>389,0</b>

## FORTS. BALANSRÄKNING

(MSEK)	Not	2025-12-31	2024-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital <sup>1)</sup></b>	24		
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital		12,5	12,5
Bundna reserver		84,7	82,5
		<b>97,2</b>	<b>95,0</b>
<i>Fritt eget kapital</i>			
Balanserat resultat		126,2	110,0
Årets resultat		38,6	85,5
		<b>164,8</b>	<b>195,4</b>
<b>S:a eget kapital</b>		<b>262,0</b>	<b>290,5</b>
<b>Avsättningar</b>			
Avsättningar för garantiåtaganden	25	2,0	1,4
<b>S:a avsättningar</b>		<b>2,0</b>	<b>1,4</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Skulder till kreditinstitut, räntebärande	16, 21, 26, 27	-	42,5
<b>S:a långfristiga skulder</b>		<b>-</b>	<b>42,5</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Checkräkningskredit	21, 22	-	-
Skulder till kreditinstitut, räntebärande	16, 21, 26, 27	35,5	1,6
Förskott från kunder	18	1,0	-
Fakturerad men ej upparbetad intäkt	18	-	0,3
Leverantörsskulder	16, 26	16,2	21,9
Skatteskulder		-	1,8
Övriga skulder	16, 26	12,3	8,4
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	17,9	20,6
<b>S:a kortfristiga skulder</b>		<b>82,9</b>	<b>54,7</b>
<b>S:A EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>346,9</b>	<b>389,0</b>

1) För mer information, se avsnittet Förändring i eget kapital.

# FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

## Utfall 2025

CTTs finansiella ställning är fortsatt stark med en nettoskuld på 9 MSEK (-25), hög soliditet om 76 % (75) samt likvida medel på 27 MSEK (69) med därtill ännu ej nyttjat låneutrymme om 57 MSEK. Den största förändringen som under året påverkat likvida medel är det svagare rörelseresultatet (se analys av kassaflödet för ytterligare information). Rörelsekapitalet var totalt sett kvar på samma nivå som 2024. Betald utdelning var 67 MSEK år 2025 jämfört 109 MSEK år 2024.

## Varulager

För CTT är det viktigt att upprätthålla en resilient lagernivå där bolaget alltid kan uppfylla kundernas leveranskrav. Det tillsammans med relativt långa ledtider samt många artiklar driver relativt höga lagernivåer i relation till omsättningen. Under 2025 har lagret minskat

från 125 MSEK till 124 MSEK. Omsättnings-hastigheten har under året minskat från 2,4 till 2,1, på grund av lägre intäkter. Justerat för valutaeffekter hade omsättnings-hastigheten legat kvar på samma nivå som 2024.

## Investeringar

Under 2025 har CTT fortsatt drivit flera parallella utvecklingsprojekt. Årets aktiverade belopp i immateriella tillgångar uppgår till 3,4 MSEK (2,5) och utgörs av utvecklingsarbeten främst kopplade till projekten New Zonal Dryer och Boeing 777X. Årets investeringar i materiella anläggningstillgångar var 1,9 MSEK (2,6).

## Finansiell ställning

Sammantaget har CTT en stark finansiell ställning där soliditeten per den 31 december 2025 uppgick till 76 % (75) och kassa inklusive

ännu ej nyttjad finansiering uppgick till 84 MSEK (122). Nettoskulden uppgick per den 31 december 2025 till 9 MSEK (-25) och eget kapital till 262 MSEK (290). Till årsstämman 2026 bedömer bolaget att ordinarie utdelning kan betalas ut med 2,40 per aktie, då kassan och finansiering är tillräcklig samt att framtidsutsikterna bedöms som mycket goda. Tillsammans gör detta att styrelsen sammantaget bedömer att bolaget har en stark finansiell ställning som kommer att bibehållas under det kommande året.

## FEMÅRSÖVERSIKT BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING (MSEK)	2025-12-31	2024-12-31	2023-12-31	2022-12-31	2021-12-31
<b>Tillgångar</b>					
Immateriella anläggningstillgångar	85,2	80,7	80,7	80,2	75,9
Materiella anläggningstillgångar	36,3	38,7	41,1	43,2	48,1
Finansiella anläggningstillgångar	1,9	1,9	2,3	2,1	1,9
Övriga omsättningstillgångar	196,9	199,1	175,4	191,6	153,4
Kassa och bank	26,6	68,7	117,9	60,1	49,3
<b>S:a tillgångar</b>	<b>346,9</b>	<b>389,0</b>	<b>417,3</b>	<b>377,1</b>	<b>328,5</b>
<b>Eget kapital och skulder</b>					
Eget kapital	262,0	290,5	314,0	269,3	212,9
Avsättningar, garantiåtaganden	2,0	1,4	2,9	3,4	3,8
Långfristiga skulder, räntebärande	-	42,5	40,3	43,9	70,8
Kortfristiga skulder, räntebärande	35,5	1,6	1,5	1,6	1,4
Kortfristiga skulder, ej räntebärande	47,4	53,0	58,6	59,0	39,7
<b>S:a eget kapital och skulder</b>	<b>346,9</b>	<b>389,0</b>	<b>417,3</b>	<b>377,1</b>	<b>328,5</b>

(MSEK)	Bundet eget kapital					Fritt eget kapital					S:a eget kapital
	Bundna reserver			Överkurs-		Balanserat		Årets		S:a	
	Aktie-kapital	Reserv-fond	utvecklings-utgifter	S:a	S:a	fond	resultat	S:a	resultat		
<b>Eget kapital 2023-12-31</b>	<b>12,5</b>	<b>6,5</b>	<b>74,6</b>	<b>81,2</b>	<b>93,7</b>	<b>28,9</b>	<b>96,0</b>	<b>124,9</b>	<b>95,5</b>	<b>220,3</b>	<b>314,0</b>
Utdelning till aktieägare	-	-	-	-	-	-	-109,0	-109,0	-	-109,0	-109,0
Avsättning till fond för utvecklingsutgifter	-	-	2,5	2,5	2,5	-	-2,5	-2,5	-	-2,5	-
Återföring avsättning fond för utv. utgifter	-	-	-1,2	-1,2	-1,2	-	1,2	1,2	-	1,2	-
Vinstdisposition	-	-	-	-	-	-	95,5	95,5	-95,5	-	-
Årets resultat	-	-	-	-	-	-	-	-	85,5	85,5	85,5
<b>Eget kapital 2024-12-31</b>	<b>12,5</b>	<b>6,5</b>	<b>76,0</b>	<b>82,5</b>	<b>95,0</b>	<b>28,9</b>	<b>81,1</b>	<b>110,0</b>	<b>85,5</b>	<b>195,4</b>	<b>290,5</b>
Utdelning till aktieägare	-	-	-	-	-	-	-67,0	-67,0	-	-67,0	-67,0
Avsättning till fond för utvecklingsutgifter	-	-	3,4	3,4	3,4	-	-3,4	-3,4	-	-3,4	-
Återföring avsättning fond för utv. utgifter	-	-	-1,2	-1,2	-1,2	-	1,2	1,2	-	1,2	-
Vinstdisposition	-	-	-	-	-	-	85,5	85,5	-85,5	-	-
Årets resultat	-	-	-	-	-	-	-	-	38,6	38,6	38,6
<b>Eget kapital 2025-12-31</b>	<b>12,5</b>	<b>6,5</b>	<b>75,2</b>	<b>84,7</b>	<b>97,2</b>	<b>28,9</b>	<b>97,3</b>	<b>126,2</b>	<b>38,6</b>	<b>164,8</b>	<b>262,0</b>

## STYRELSENS FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

	SEK
<u>Vinstmedel till förfogande:</u>	
Balanserade vinstmedel	97 333 712
Överkursfond	28 856 978
Årets vinst	38 583 132
<b>S:a</b>	<b>164 773 822</b>
Utdelning till aktieägarna med 2,40 SEK per aktie (12 529 443 aktier)	30 070 663
Balanseras i ny räkning	134 703 159
<b>S:a</b>	<b>164 773 822</b>

Under 2025 utbetalade CTT en ordinarie utdelning på 67 333 KSEK (67 333), (5,35 SEK per aktie), men ingen extra utdelning (41 974 KSEK), till aktieägarna. Detta motsvarar en total utdelning på 67 033 KSEK, (5,35 SEK per aktie).

Under 2026 föreslår styrelsen en ordinarie utdelning på 30 071 KSEK (2,40 SEK per aktie) men ingen extra utdelning.

Styrelsen bedömer att utdelningen till aktieägarna med föreslaget belopp är försvarligt med hänsyn till de krav på bolaget som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av eget kapital och med hänsyn också till konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Den finansiella ställningen förblir fortsatt stark efter den föreslagna utdelningen och bedöms vara fullt tillräcklig för att bolaget ska ha förmåga att fullgöra sina förpliktelser på såväl kort som lång sikt, och möjlighet att göra eventuella nödvändiga investeringar.

I och med att CTTs utdelning måste godkännas av bolagsstämman, redovisas ingen skuld i detta avseende i bolagets finansiella rapporter för 2025. Inkomstskatten väntas inte bli påverkad för CTT till följd av denna transaktion.

# KASSAFLÖDESANALYS

(MSEK)	Not	2025-01-01 -2025-12-31	2024-01-01 -2024-12-31
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Rörelseresultat (EBIT)		47,5	112,6
<i>Justering för poster som inte ingår i kassaflödet</i>			
Avskrivningar och nedskrivningar		6,4	7,5
Övrigt		0,6	-1,7
Ränteinbetalningar		0,8	2,6
Ränteutbetalningar		-2,4	-3,1
Betald skatt		-16,0	-28,5
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>37,0</b>	<b>89,3</b>
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>			
Förändring av varulager		1,3	-16,4
Förändring av rörelsefordringar	18	1,6	-20,7
Förändring av rörelseskulder	18	-4,0	14,0
<b>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</b>		<b>-1,1</b>	<b>-23,1</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>35,8</b>	<b>66,3</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av immateriella anläggningstillgångar	9	-3,4	-2,5
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	11, 12, 13	-1,9	-2,6
Förvärv av finansiella anläggningstillgångar		-	0,4
Försäljning av materiella anläggningstillgångar		0,0	0,2
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-5,3</b>	<b>-4,5</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Amortering av lån	27	-1,4	-1,6
Utbetald utdelning		-67,1	-109,0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-68,5</b>	<b>-110,6</b>
<b>Årets kassaflöde</b>			
Likvida medel vid årets början	16, 23	68,7	117,9
Kursdifferens i likvida medel		-4,1	-0,5
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	16, 23	<b>26,6</b>	<b>68,7</b>

## Utfall 2025

Kassaflödet före förändringar i rörelsekapital uppgick under helåret 2025 till 37 MSEK (89). Kassaflödet från den löpande verksamheten minskade till 36 MSEK (66), främst påverkat av minskad EBITDA. Kassaflödet från föränd-

ringar i rörelsekapital uppgick till -1 MSEK år 2025, betydligt bättre utfall än föregående års negativa förändring på -23 MSEK. Varulagret minskade med 1 MSEK under året jämfört med en ökning under 2024 på 16 MSEK.

Betald preliminär skatt för helåret 2025 var 3 MSEK för hög, återbetalas under Q4 2026. Likvida medel vid periodens slut uppgick till 27 MSEK (69). Årets kassaflöde belastades även av investeringar på 5 MSEK (5) samt utbetald utdelning om 67 MSEK (109).

# FEMÅRSÖVERSIKT NYCKELTAL

NYCKELTAL	2025	2024	2023	2022	2021
<b>Omsättning &amp; Resultat</b>					
Nettoomsättning, MSEK	264	300	309	241	151
Rörelseresultat (EBIT), MSEK	48	113	118	92	27
Rörelsemarginal, %	18	38	38	38	18
Vinstmarginal, %	19	36	39	35	12
Årets resultat, MSEK	39	85	95	66	14
Avkastning på sysselsatt kapital, %	15	33	36	30	10
Avkastning på eget kapital, %	14	28	33	28	7
Avkastning på totalt kapital, %	14	27	31	24	6
<b>Aktiedata</b>					
Resultat per aktie, SEK	3,08	6,82	7,62	5,29	1,13
Eget kapital per aktie, SEK	20,91	23,18	25,06	21,49	16,99
Kassaflöde från den löpande verksamheten per aktie, SEK	2,86	5,29	9,32	4,89	2,42
Utdelning per aktie, SEK <sup>1)</sup>	2,40	5,35	8,70	4,05	0,79
Antal aktier på balansdagen	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443
Genomsnittligt antal aktier under perioden	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443	12 529 443
Börskurs på balansdagen, SEK	199,2	281,0	229,0	213,5	216,5
<b>Kassaflöde &amp; Finansiell ställning</b>					
Kassaflöde från den löpande verksamheten, MSEK	36	66	117	61	30
Kassalikviditet, %	148	312	349	267	305
Räntetäckningsgrad, ggr	21	34	36	44	14
Skuldsättningsgrad, ggr	0,1	0,2	0,1	0,2	0,3
Soliditet, %	76	75	75	71	65
<b>Personal &amp; Investeringar</b>					
Antal anställda, årsmedeltal	82	80	75	72	76
Intäkt per anställd, MSEK	3,4	4,0	4,2	3,7	2,3
Löner, MSEK	52,8	53,5	51,0	47,9	41,5
Investeringar, MSEK	5,3	4,7	7,9	7,6	8,6

1) 2025 avser föreslagen utdelning.

# RELEVANTA AVSTÄMNINGAR AV NYCKELTAL

MSEK	2025	2024	2023
<b>Rörelsemarginal</b>			
Rörelseresultat (EBIT)	47,5	112,6	118,4
/ Nettoomsättning	264,4	300,1	308,9
<b>= Rörelsemarginal</b>	<b>18 %</b>	<b>38 %</b>	<b>38 %</b>
<b>Vinstmarginal</b>			
Resultat före skatt	48,9	107,6	120,4
/ Nettoomsättning	264,4	300,1	308,9
<b>= Vinstmarginal</b>	<b>19 %</b>	<b>36 %</b>	<b>39 %</b>
<b>Avkastning på sysselsatt kapital</b>			
(Rörelseresultat (EBIT))	47,5	112,6	118,4
+ Finansiella intäkter	0,8	2,6	2,5
/ Genomsnittligt sysselsatt kapital			
Genomsnittligt totalt kapital (balansomslutning)	368,0	403,2	397,2
Totalt kapital vid årets början	389,0	417,3	377,1
Totalt kapital vid årets slut	346,9	389,0	417,3
- Genomsnittliga icke räntebärande skulder inkl uppskjutna skatter	-50,2	-55,8	-58,7
Icke räntebärande skulder inkl uppskjutna skatter, årets början	-53,0	-58,5	-59,0
Icke räntebärande skulder inkl uppskjutna skatter, årets slut	-47,4	-53,0	-58,5
S:a genomsnittligt sysselsatt kapital	317,8	347,4	338,5
<b>= Avkastning på sysselsatt kapital</b>	<b>15 %</b>	<b>33 %</b>	<b>36 %</b>
<b>Avkastning på eget kapital</b>			
Årets resultat	38,6	85,5	95,5
/ Genomsnittligt eget kapital	276,2	302,2	291,7
Eget kapital vid årets början	290,5	314,0	269,3
Eget kapital vid årets slut	262,0	290,5	314,0
<b>= Avkastning på eget kapital</b>	<b>14 %</b>	<b>28 %</b>	<b>33 %</b>
<b>Avkastning på totalt kapital</b>			
(Resultat före skatt)	48,9	107,6	120,4
- Finansiella kostnader	-2,5	-3,2	-3,4
/ Genomsnittligt totalt kapital (för beräkning, se "Avkastning på sysselsatt kapital")	368,0	403,2	397,2
<b>= Avkastning på totalt kapital</b>	<b>14 %</b>	<b>27 %</b>	<b>31 %</b>

## FORTS. RELEVANTA AVSTÄMNINGAR AV NYCKELTAL

MSEK	2025	2024	2023
<b>Kassalikviditet</b>			
(Omsättningstillgångar, dvs övriga omsättningstillgångar + kassa & bank)	223,5	267,8	293,3
- Varulager	123,7	125,0	108,6
+ Beviljad outnyttjad checkkredit)	23,0	27,5	25,1
/ Kortfristiga skulder	82,9	54,7	60,0
<b>= Kassalikviditet</b>	<b>148 %</b>	<b>312 %</b>	<b>349 %</b>
<b>Räntetäckningsgrad</b>			
(Resultat före skatt)	48,9	107,6	120,4
- Finansiella kostnader)	-2,5	-3,2	-3,4
/ Finansiella kostnader	-2,5	-3,2	-3,4
<b>= Räntetäckningsgrad, ggr</b>	<b>21</b>	<b>34</b>	<b>36</b>
<b>Skuldsättningsgrad</b>			
Räntebärande skulder, dvs summa räntebärande poster på BR:s skuldsida	35,5	44,1	41,8
/ Eget kapital	262,0	290,5	314,0
<b>= Skuldsättningsgrad, ggr</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>
<b>Intäkt per anställd</b>			
Rörelsens intäkter	277,3	319,0	312,1
/ Antal anställda	82	80	75
<b>= Intäkt per anställd</b>	<b>3,4</b>	<b>4,0</b>	<b>4,2</b>

# RISKER OCH RISKHANTERING

CTT har en stark marknadsposition i sin växande nisch, men det finns risker både på kort och lång sikt som kan förändra förutsättningarna för verksamheten.

CTTs verksamhet består i huvudsak av utveckling, produktion, försäljning och leverans samt support av produkter och system för aktiv fuktreglering till kunder i flygindustrin. Väsentliga riskområden omfattar förändringar av marknadsförutsättningar, finansiella och operativa risker. CTT är med sitt strikta nischfokus exponerat mot ett flertal risker av binär

karaktär vars följder medger ingen eller liten möjlighet till kompensation på andra områden.

Det övergripande ansvaret för CTTs riskhantering vilar hos styrelsen som beslutar om den strategiska inriktningen och delegerar ansvaret för operativa och finansiella risker till verkställande direktören. Identifierade väsentliga risker hanteras därefter löpande på

alla nivåer inom organisationen och i den strategiska planeringsprocessen. Kontrollprocesser i form av policys, riktlinjer, instruktioner och rutiner reglerar hanteringen av dessa risker. Se bolagsstyrningsrapporten för mer information.

## STRATEGISKA RISKER

De strategiska riskerna är främst relaterade till marknads efterfrågan som bland annat påverkas av konjunkturutveckling, OEM-program och konkurrens samt priser.

### Konjunkturpåverkan, ekonomiska trender och disruptioner

Flygindustrin är normalt väldigt cyklisk. Flygbolagen har stor vana att hantera tvära kast mellan överkapacitet och olika flaskhalsar för att kunna möta efterfrågan. Det mest påtagliga exemplet är konsekvenserna från Covid-19 pandemin.

Över en längre tidsperiod har flyget vuxit med i genomsnitt ca 5 % per år, drivet av en växande medelklass. Flygbolagen hade ett starkt 2010-tal där man gynnades av globalisering och en historiskt låg ränta. Båda dessa faktorer har reverserats till det sämre. Under 2022 och 2023 vände räntorna kraftigt uppåt vilket fick viss negativ påverkan på de ekonomiska förutsättningarna att resa. Högre räntor slog även hårt mot de mest skuldsatta flygbolagen. Världen är inne i en deglobalisering, som pågår när verksamheter blir mer lokala, delvis drivet av protektionistiska strömningar. Det är uppenbart att ett handelskrig inte är goda nyheter för luftfarten och att det kan påverka både flygfrakt och passagerarefterfrågan negativt. CTT är beroende av flygplanstillverkarnas produktionstakt av långdistansflygplan, flygbolagens investeringsförmåga och utnyttjandegraden av flygplansflottor med bolagets produkter ombord. En konjunkturdugång slår lite olika vilket gör att CTT hinner ställa om fokus.

**Hantering:** En konjunkturinbromsning påverkar i första hand möjligheten till Retrofit-affärer. Det gäller främst försäljning av avfuktare som flera gånger har drabbats när flygbolag tvärt infört förbud mot investeringar i produkter som inte är driftsavgörande. Den cykliska efterfrågan på avfuktare motverkas delvis om kunden klassar det som hållbarhetsprojekt (som har högre prioritet och längre återbetalningstid). Att uppgradera passagerarkabiner är större projekt som ofta kopplas till nyleveranser. Det ger större tålighet mot mindre cykliska svängningar. Planeringshorisonten i OEM är relativt lång och förändringar sker långsamt, vilket möjliggör att CTT får tid att anpassa sig till en lägre takt.

CTT har huvuddelen av sin installerade bas av produkter på de moder-naste och mest driftsekonomiska flygplanen. I tider när flygbolag anpassar kapaciteten till vikande efterfrågan sker det i första hand genom att man parkerar den äldre delen av flygplansflottan. Eftermarknaden går via tillverkarnas distributionsbolag. Det gör att kredithantering mot flygbolag sköts av dessa.

### OEM

Leverans- och produktionstakt av flygplan bestäms utifrån långsiktig planering med god framförhållning. Airbus och Boeing har stora orderböcker som täcker leveranser många år framåt i tiden. Flygbolag försöker i första hand senarelägga sina planerade leveranser och i andra hand avboka dem. Om nedgången inte är global brukar tillverkarna hitta andra flygbolag som kan ta dessa flygplan. Om nedgången är djup sänks produktionstakten, oftast i steg. För CTT finns en väsentlig OEM-risk i sitt beroende till enstaka modellprogram, främst Boeing 787. Produktions- och leveransstörningar i dessa får stor påverkan, vilket blev tydligt under pandemin.

**Hantering:** CTT är OEM-leverantör till de nyaste och mest konkurrenskraftiga flygplansmodellerna från både Boeing och Airbus, vilkas orderböcker är välfyllda. Förändringar i produktionstakt sker inte i en handvändning, vilket medför fördröjningseffekter i upp- och nedgång. Det medger tid till planering och anpassning. CTT arbetar på att bredda till flera OEM-program. CTT har även en växande eftermarknadsaffär bestående av förbrukningsmaterial till installerade system, vilket ger ökad stabilitet och förmåga att hantera svängningar i nyförsäljningen.

### Konkurrens

Konkurrens kan uppträda på systemsidan och finns i eftermarknaden. CTT är marknadsledande leverantör av luftfuktare till kommersiella flygplan och Private jet. Bolagets luftfuktare är de enda tillgängliga när man köper nya Airbus och Boeing flygplan, vilket ger en betydande konkurrensfördel när flygbolag gör efterinstallation i sina befintliga flygplansflottor (drivs av att man vill ha enhetliga produkter i samtliga flygplan som opererar på likvärdigt sätt). Konkurrenter har ett begränsat tidsfönster vid varje ny OEM-upphandling, speciellt gäller detta helt nya flygplansmodeller. Det finns viss risk för konkurrerande system på Retrofit-marknaden.

CTT är ensam på marknaden med ett aktivt system för att hantera kondensation, men marknadspositionen är svag. Det beror på att ingen av OEM-leverantörerna erbjuder aktiva fuktregleringssystem till sina storsäljande kort- och medeldistansflygplan (där marknaden och behovet är störst). Det främsta konkurrensshotet är att man inte gör något utöver de inbyggda standardssystem som redan finns för att hantera kondensation (läs: passiva dräneringslösningar). Det finns även en liten risk i att en annan aktiv avfuktningsteknologi blir OEM-standard.

I flygbranschen är konkurrens i eftermarknaden vanligt förekommande vilket kan leda till lägre marknadsandelar och påverka möjligheterna att höja priserna. Generellt gäller att OEM-leverantören har en fördel med sina originaldelar.

**Hantering:** CTT har en stark marknadsposition som ensam OEM-leverantör av luftfuktare till de fyra senaste långdistansflygplansmodellerna. CTT är marknadsledare med fler än 60 flygbolagskunder och driftsdata som sträcker sig 15 år bakåt på totalt ca 1 500 flygplan. Det ger bolaget en fördel vid ny upphandling och möjlighet att sätta luftfuktarstandarderna för lång tid framöver. CTT dominerar även VIP-marknaden. Strategiskt är den viktig för att motverka att man tar den vägen in till andra produktområden.

Det finns FAA-godkända tredjepartstillverkade eftermarknadsdelar till bolagets luftfuktare och avfuktare. Bolagets originaldelar till luftfuktarna är kvalificerade och baseras på CTTs unika teknologi, som utvecklats och kvalificerats för att möta specifikationerna från Airbus och Boeing samt myndigheternas krav. För att kunna uppfylla dessa har CTT tillsammans med Munters utvecklat ett unikt och specifikt material. CTT har ett ledande applikationskunnande som ytterligare ska befästas genom kontinuerliga investeringar samt strategiska samarbeten. Dessa inriktas på att förbättra prestandan och funktionaliteten genom förbättringar i pad-materialet och / eller införande av värdeadderande filter för VOC och ozon-reducering.

### Konsolidering och industriellt sammanhang

CTT är en liten aktör i flygindustrin där trenden bland underleverantörer går mot konsolidering. Konsolideringen drivs främst av att skalfördelar i försäljning (framförallt OEM) och systemutveckling samt digital integration.

**Hantering:** Att vara en liten och fokuserad aktör kan ge fördelar eftersom CTT kan ge hög servicegrad. Det strategiska samarbetet med exempelvis Munters ger en industriell förankring som ger legitimitet.

### Regulatoriska krav

Flygindustrin är strikt reglerad. Misslyckas CTT att leva upp till de regulatoriska kraven får det allvarliga konsekvenser på möjligheterna att leverera produkter.

**Hantering:** CTT är certifierat enligt AS9100:D, inkluderat ISO9001:2015 som innebär regelbunden granskning. Möjlighet ges att åtgärda eventuella brister. För att certifiera Retrofit-systemen samarbetar CTT med olika organisationer som har utvecklingsgodkännande, såsom Lufthansa Technik och PMV.

### Deglobalisering och protektionism

Protektionism är en ekonomisk politik där regeringar inför restriktioner som tullar, kvoter och andra hinder för att skydda sina inhemska industrier från utländsk konkurrens. Detta kan ofta ses som en reaktion på deglobaliserings effekter. Protektionism kan leda till handelskrig, högre priser för konsumenter och minskad internationell samverkan.

CTT har direkt exponering till USA när vi säljer till Boeing och indirekt till amerikanska flygbolag via försäljning till våra distributörer för eftermarknadsprodukter. Luftfartens försörjningskedja är uppbyggd kring det globala utbudet. Det är beroende av leverantörer med unika förmågor som är starkt reglerade och därför inte lätt kan ersättas.

**Hantering:** Risken för införandet av tullar på varor, till exempelvis USA, inom OEM-ledet i flygindustrin bedöms som ökad men relativt liten. Tullar skulle påverka den invecklade och mycket komplexa globala försörjningskedjan. Tullarna skulle slå tillbaka mot Boeing. Det är troligt att Boeing kommer att hantera och kompensera för tullarna. Inom eftermarknaden bedöms risken som något högre, men förändrar inte CTTs befintliga strategi att skydda eftermarknaden (se s.13 för mer information). Eftermarknaden distribueras över hela världen och vi kan leverera via våra distributörer till de flygbolag som finns utanför USA.

Klimat och miljö	
Flygets klimatpåverkan, i första hand i form av utsläpp av växthusgaser, är både ett hot och en möjlighet för CTT. Kraven på branschen från olika intressenter att minska flygets klimatpåverkan är höga och många flygbolag bedriver långsiktigt arbete för att minska utsläppen.	<b>Hantering:</b> Bolagets avfuktningssystem minskar flygplanens vikt och därmed bränsleförbrukning och utsläpp av växthusgaser. Dessutom minskar slitage / underhåll på planet, vilket är mer hållbart. Luftfuktare minskar riskerna för uttorkning och ett försvagat immunförsvar under långdistansflygningar. Det skapar en bättre arbetsmiljö. CTT framhåller miljöfördelarna med sina produkter. Samtidigt har CTT ett aktivt hållbarhetsarbete som redovisas årligen i bolagets hållbarhetsrapport som publiceras i CTTs årsredovisning.
Säkerhetsläge och sanktioner	
Tyvärr uppstår krig och konflikter regelbundet i världen som påverkar flyget. Ett förhöjt säkerhetsläge som vi nu upplever leder ofta till olika sanktioner och störningar på flyget och dess värdekedja.	<b>Hantering:</b> CTT följer kontinuerligt upp risker och vidtar mitigeringsaktiviteter för att motverka negativa konsekvenser för bolaget. Bolaget har en diversifierad kundbas över hela världen, vilket gör CTT mindre känsliga för lokala konflikter. Styrningsmässigt har CTT en sanktionspolicy som stipulerar regelbundna kontroller av kunder och leverantörer.
Disruptiv teknik	
Disruptiv teknik skapar stora möjligheter – men också betydande risker. När teknologiska språng sker, som tex inom flyg kan vara vätgas- eller eldrift, kan organisationen få svårt att hinna anpassa processer, kompetenser och regelverk. Tekniska förändringar kan leda till kostsamma omställningar, avskrivningar av tidigare investeringar och ökade krav på nya arbetsmetoder.	<b>Hantering:</b> Några exempel på mitigeringsåtgärder är; starka och uppdaterade riskprocesser, förstå tekniken och arbeta proaktivt. Odlä en lärande och riskmedveten kultur. Bygga en flexibel och resiliient organisation.
Slutkundsbeteende	
Flygskam – den ökade samhälleliga kritiken mot flygresor på grund av deras klimatpåverkan – skapar ett tydligt förändringstryck på flygbranschen. När uttryck som "flygskam" får genomslag tvingas flygbolag snabbare minska sina utsläpp och motivera varje kilo extravikt ombord, vilket kan påverka efterfrågan på traditionella lösningar och öka behovet av effektiva tekniska system. Detta kan i sin tur leda till nya regleringar och förändrade resvanor som begränsar antal starter och landningar per dag, samt ökar kraven på hållbara alternativ inom luftfarten.	<b>Hantering:</b> CTT arbetar med att göra flyget lite mer hållbart. Så detta kan vändas och vara en möjlighet för oss. Framför allt för våra avfuktningssystem som sparar vikt och därmed bränsle och CO <sub>2</sub> utsläpp.
Integrerade plattformar	
Integrerade plattformar inom flyg syftar till att samla flera teknologier, system eller funktioner i gemensamma ramverk för att skapa mer sammanhållna, effektiva och framtidssäkra flygplanslösningar. För ett litet företag som CTT finns det både risker och möjligheter med detta. En risk är exempelvis att de större företagen som är ansvariga för hela luftsystemen tar fram egna lösningar för befuktning som är integrerade och del i befintliga kontrollsystem.	<b>Hantering:</b> Fortsätta att jobba med ständig produktutveckling och partnerskap. Att vara innovativa och bibehålla det tekniska ledarskapet mitigerar delvis denna risk.
Långa kundåtaganden – priskrav överförs inte till leverantören	
Inom OEM är det vanligt med långa avtal till fasta priser. För ett litet företag som CTT är det svårt att få till fasta priser med våra leverantörer. Under år med hög inflation finns det en risk i att leverantörerna höjer priserna till oss samtidigt som CTT inte kan höja priserna till kund. Detta påverkar CTTs lönsamhet negativt.	<b>Hantering:</b> CTT arbetar nära sina leverantörer och försöker där det är möjligt spegla OEM avtalen i längd och prismekanismer. Vi kan också jobba med att i vissa fall ta hem större volymer för att prioritera ett bättre pris framför kapitalbinding i lager.

## OPERATIVA RISKER

Operativa risker är relaterade till kundrelationer med fokus på kundnytta och säkerställande om kontinuerligt användande under hela produktlivslängden, leveransförmåga samt humankapital.

Kundrelationer	
CTT är ensam leverantör av produkter i en växande marknad. Slutkunderna är ett stort antal flygbolag över hela världen som antingen köper produkterna i samband med beställning av nya flygplan eller låter efterinstallera produkter i befintlig flygplansflotta. Bolagets direkta kunder är främst Airbus och Boeing. CTTs utmaning ligger främst i att ensamt driva marknadsutvecklingen genom att skapa medvetenhet och insikt om problem och lösning på fuktparadoxon.	<b>Hantering:</b> CTT minskar riskerna genom att utveckla goda relationer med flygbolag, OEM-tillverkare och leverantörer. Samarbeten med OEM-tillverkare och den strategiska distributionspartnern Satair är av särskild betydelse. CTT bedriver ett metodiskt arbete för att uppnå fler framgångsrika OEM-program, bredda kundbasen och få flygbolag att harmonisera sin flygplansflotta med aktiv fuktreglering.
Ej standard system	
CTTs produkter har en lång livslängd, men är inte kritiska för driften av flygplanet. Om flygbolagen inte värdesätter eller upplever nyttan med systemen kan de stängas av. En annan risk är att ett flygplan under sin livstid i regel kan ha fler än en operatör. Vid operatörsskifte finns en risk att det nya flygbolaget väljer att inte använda sig av produkterna. Det finns även risk för konkurrens i eftermarknaden.	<b>Hantering:</b> CTT följer upp ägare och operatörer för att säkerställa att de är medvetna om fördelarna med CTTs system och att de är nöjda med prestandan. Detta för att säkerställa att operatörerna fortsätter att använda alla sina installerade fuktregleringsprodukter och att man väljer CTT i eftermarknaden.
Produktkvalitet	
Om CTTs produkter inte skulle ha tillräcklig kvalitet eller prestanda kan det få konsekvenser i minskad efterfrågan eller minskad installerad bas. En eventuell funktionell störningseffekt på andra system i flygplanet i händelse av fel skulle få negativa konsekvenser. Förutom driftstörningar kan fel som påverkar passagerare göra stor skada på relation och förtroende. Vissa fel som bedöms som allvarliga kan medföra att flygbolag måste stänga av det aktuella systemet tills felet är korrigerat. Men även i de fall fel uppstår och de kan hanteras löpande uppstår ett förtroendegap som CTT måste hantera. Erfarenhetsmässigt kan mindre fel och barnsjukdomar som hanteras rätt vändas till en fördel. En olycka hos slutkund orsakad av CTTs produkter skulle allvarligt hota hela CTTs verksamhet.	<b>Hantering:</b> Målet är att ha en bra kundrelation och fånga upp eventuella brister i prestanda eller tillförlitlighet. CTT har en fördel i att vara ett litet nischföretag. Det medför att CTT kan vara förhållandevis snabbt att prioritera och åtgärda brister. I vissa fall kan ett mindre fel vändas till en positiv kundupplevelse som stärker relationen och bygger förtroende för framtida affärer. I CTTs riskhantering finns en ansvarsförsäkring. Därtill utgör ett aktivt kvalitetsarbete, som beskrivs översiktligt under Regulatoriska krav ovan, en viktig del i den proaktiva riskhanteringsprocessen.
Garantiåtaganden	
CTT har ett garantiansvar på normalt tre till fyra år.	<b>Hantering:</b> CTT gör löpande avsättningar till en garantireserv. Skulle garantireserven inte vara tillräcklig kan ett negativt utfall resultera i en negativ resultat effekt.
Leveransförmåga och leverantörskedja	
CTT är inlåst i långa avtal med OEM-tillverkare, för vilka CTT är beroende av underleverantörers förmåga att hålla volym-, kvalitets- och tidskrav. Att hålla leveranskedjan intakt är oerhört centralt. För vissa delar förlitar sig CTT på en enda leverantör. Oförmåga att leverera skulle skapa allvarliga störningar i CTTs leveransförmåga.	<b>Hantering:</b> CTT söker att matcha sina avtal med OEM-tillverkare med motsvarande avtal med underleverantörer. CTT identifierar och följer regelbundet upp större samt kritiska leverantörer. I de fall risken bedöms vara förhöjd kan CTT dels öka direktkontakten med leverantören, dels bygga upp ett eget säkerhetslager för eventuella framtida driftstörningar hos leverantören.

Anläggningar	
Med anläggningar medföljer risker för brand, översvämning, elavbrott etc.	<b>Hantering:</b> CTT har två anläggningar i Sverige; i Nyköping och Nybro, med delvis uppbyggd redundans. Anläggningskyddet utvärderas regelbundet på bl a skyddsronder. CTT har upphandlat adekvat service för att hålla skyddet kontinuerligt på en hög nivå. Vi har goda samarbeten med våra intressenter samt egen elproduktion på anläggningen i Nybro.
Humankapital	
<p>Bolagets framgång vilar på möjligheterna att attrahera, utveckla och behålla kompetenta medarbetare, speciellt eftersom CTT har verksamhet på små orter utanför storstadsregionerna. Hög kvalitet i produktionen är också enklare att upprätthålla med erfarna medarbetare.</p> <p>De anställas sociala förhållanden, såsom goda arbetsvillkor, hälsa och säkerhet utgör grunden till att vara en ansvarsfull arbetsgivare.</p>	<p><b>Hantering:</b> CTT strävar efter att uppfattas som en attraktiv arbetsgivare genom ett omfattande hållbarhetsarbete och god arbetsmiljö samt konkurrenskraftig ersättning. Genom vinstandelsstiftelsen får medarbetarna del i det ekonomiska resultatet.</p> <p>CTT arbetar för att behålla medarbetare över tid, bland annat genom att bygga en god gemenskap inom företaget samt att sträva efter kontinuerlig utveckling för individen. En signal på att arbetet lyckas är resultatet i företagets medarbetarundersökning via Great place to work. Redan första gången nådde CTT 74 % i det sammanvägda indexet för hela modellen. För att bli certifierad krävs över 70 %. Utfallet 2025 förbättrades till 85 %. På frågan "Allt sammantaget är detta en mycket bra arbetsplats" svarade 89 % att detta stämmer i hög grad. Kamratskap-indexet blev höga 93 %, vilket visar att de flesta är nöjda eller mycket nöjda med gemenskapen och trivseln på företaget. Personalomsättningen har över tid varit låg. Se hållbarhetsrapporten för mera information med start på sid 34.</p>
Affärsetik & mänskliga rättigheter	
<p>En huvudsaklig risk gällande mänskliga rättigheter är att bolag i underleverantörskedjan inte lever upp till mänskliga rättigheter.</p> <p>CTT har produkter installerat på flygplan i länder där korruption förekommer. CTT kan även delta i upphandlingar direkt mot flygbolag i sådana länder.</p>	<p><b>Hantering:</b> Flygindustrin är i huvudsak lokaliserad till länder som i mycket stor utsträckning följer mänskliga rättigheter, vilket särskilt gäller för CTTs leverantörskedja. Därför ses denna risk som begränsad i CTTs fall.</p> <p>För att minimera korruptionsrisken i försäljningsled har CTT en tydlig antikorrupsionspolicy inkluderad i företagets uppförandekod (Code of Conduct). Vidare har CTT utarbetat mycket tydliga avtal med samarbetspartners gällande antikorrupsion samt säkerställt att eventuella provisioner är på en sådan nivå att utrymme för korruption eller bestickning inte ska medges. CTT har även stöd genom sina strategiska OEM partners Boeing och Airbus, som har mycket strikta regelverk gällande antikorrupsion. I leverantörsled ses risken som lägre då CTT genomgående har väl etablerade och långsiktiga samarbeten med sina leverantörer som främst finns inom EU.</p>
Störningar i IT-miljön	
CTT är som andra företag beroende av en väl fungerande IT-miljö. Riskerna för intrång eller annan typ av sabotage på IT-miljön är stora och växande. Ett plötsligt och längre avbrott i vår IT-miljö skulle få negativa effekter på vår leveransförmåga.	<b>Hantering:</b> CTT har en tydlig struktur för sitt IT-arbete med stort fokus på driftsäkerhet och skydd mot intrång. Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra både driftsäkerhet och skyddet mot intrång genom både förbättringar av IT-infrastrukturen och system samt med interna och externa utbildningar. CTTs IT-partner är kontrollerad av tredje part samt övningar genomförs för kontinuitet och disaster recovery.

## FINANSIELLA RISKER

Finansiella risker är främst relaterade till hur CTT påverkas av valuta- och räntefluktuationer, kreditrisker samt andra händelser på finansmarknaden.

Stort dollarberoende	
CTT har ett mycket stort beroende av dollarkursen mot svenska kronan. Det beror på att merparten av intäkterna är i dollar (eftersom affärer i flygbranschen prissätts i USD) och att CTT har en stor andel av kostnaderna i andra valutor, främst SEK. En försvagad relation USD/SEK påverkar resultatet negativt.	<b>Hantering:</b> CTT har valt att inte göra någon valutasäkring. Bolagets bedömning är att fördelarna (förutsägbarhet / tröghet för genomslag av rörelser) inte uppväger nackdelarna (kostnader). CTT har däremot valt att lägga sina banklån i USD samtidigt som bolaget hela tiden strävar efter att köpa så mycket av ingående material som möjligt i USD. Dessutom strävar CTT efter att vara transparenta och tydligt informera vilken påverkan USD/SEK-kursen har på bolaget.
Kreditrisk	
Bolagets kreditrisker är främst knutna till kundfordringarna. Respektive försäljningsområde har olika typer av kunder förknippade med olika typ av kreditrisk. Retrofit- och traditionella VIP-affärer till enskilda flygbolag och inredningsföretag bedöms ha högst kreditrisk. Inom OEM och eftermarknad är kunderna främst Airbus och Boeing, eller deras distributionsbolag. Risken vid dessa affärer är främst kopplad till eventuell förlängning av betaltider från kundens sida, vilket skulle ge en engångseffekt i form av extra belastning på likviditeten.	<b>Hantering:</b> Merparten av bolagets intäkter kommer från Airbus, Boeing samt CTTs största distributör till flygbolagen. Vid direktaffärer med slutkunder gör CTT en kreditbedömning. Det gäller affärer i Retrofit och VIP där CTT alltid strävar efter förskotts betalning samtidigt som kreditvärdigheten uppdateras och bedöms löpande. Affärsmodellen tillsammans med Airbus Corporate Jets (ACJ) minskar kreditrisken eftersom CTT säljer till PMV (som får beställning av ACJ). Inom eftermarknad och OEM sker nästan uteslutande all försäljning till Airbus, Boeing eller deras distributionsbolag. Här bedöms risken för insolvens vara betydligt lägre. För den händelse att Airbus eller Boeing skulle förlänga betaltiderna mot sina leverantörer har CTT säkerställt extra kreditfaciliteter.

# AKTIEN

## Notering

CTTs aktie noterades 1997 och handlas idag på Mid Cap-listan vid Nasdaq Stockholm. CTT bedömer att handeln på andra plattformar är begränsad.

Noteringen på Nasdaq Stockholm innebär bland annat att CTT följer marknadsplatsens regler om aktieinformation. Bolaget publicerar således finansiella rapporter och annan aktiemarknadsinformation samt följer i övrigt de regler och den praxis som gäller för aktiemarknadsbolag.

## Analystäckning

CTT anlitat ABG Sundal Collier som bevakar bolaget och regelbundet genomför analyser av CTT-aktien. För att ta del av ABG Sundal Colliers information om och analys av CTT, se <http://www.introduce.se/foretag/ctt-systems>.

## Kursutveckling och börsvärde

Under 2025 minskade CTT-aktien med 29,1 % till 199,2 SEK den 31 december 2025 (281,00). Den totala avkastningen uppgick för året till -27,2 %. Den högsta slutkursen under året, 284 SEK, noterades den 30 januari och den lägsta, 175,60 SEK, noterades den 24 november. Den 31 december 2025 uppgick börsvärdet till 2 496 MSEK.

## Aktiekapital

Aktiekapitalet i CTT uppgick den 31 december 2025 till 12 529 443 SEK fördelat på 12 529 443 aktier, envar aktie med ett kvotvärde om 1 SEK. Samtliga aktier äger lika rätt till bolagets tillgångar och resultat. Varje aktie berättigar innehavaren till en röst på årsstämman. Vid årsstämman får varje röstberättigad rösta för det fulla antalet ägda och/eller företrädda aktier utan begränsning i rösträtten.

## Ägarstruktur

Antalet aktieägare minskade under 2025 och uppgick vid årsskiftet 2025/2026 till 3 993 (4 294). Största ägare var Tomas Torlöf (via helägda bolaget Trulskom Förvaltning AB) med ett innehav om 14,2 % (14,0), följt av SEB Fonder med 9,8 % (9,0). De tio största ägarna innehade 59,0 % (55,4) av aktierna. Aktiekapitalet ägs till 72,0 % (75,5) av svenska ägare och 28,0 % (24,5) av utländska ägare. Det svenska ägandet domineras av institutioner och företag med 40,5 % (58,4) av det totala aktiekapitalet.

## Vinstandelsstiftelse

Sedan 2015 har CTT en fristående vinstandelsstiftelse för sina medarbetare. Syftet med stiftelsen är att skapa en tydligare koppling

mellan medarbetarnas kollektiva prestation, deras ersättning och bolagets resultat samt på sikt även att stärka medarbetarnas engagemang genom aktieäggande. Per 2025-12-31 uppgick vinstandelsstiftelsens innehav i CTT till 144 924 aktier (123 149), vilket är 1,2 % (1,0) av totala antalet aktier i bolaget. Stiftelsen var vid årsskiftet 16:e största ägaren i CTT.

## Utdelning och utdelningspolicy

Styrelsen föreslår att årsstämman beslutar om en ordinarie utdelning uppgående till 2,40 SEK (5,35) per aktie motsvarande 30,0 MSEK (67,0) men ingen extra utdelning (0,00 SEK per aktie). Som avstämningsdag för utdelning föreslås 2026-05-11 och utbetalningsdag för utdelning 2026-05-15. Bolaget har som utdelningspolicy att dela ut minst 70 % (70) av nettoresultatet till aktieägarna i form av utdelning, givet en soliditet som uppgår till 40 % (40).

## Särskilda avtal

Bolagets kundavtal avseende OEM kan sägas upp i händelse av ägarförändring som innebär

att kontrollen av bolaget övergår (så kallad "change of control"). Styrelsen känner därutöver inte till några aktieägaravtal eller andra överenskommelser mellan aktieägare i bolaget.

## Informationspolicy

Styrelsen för CTT har utformat en informationspolicy som beaktar de av börsern

utfärdade reglerna i noteringsavtalet. Förutom styrelseordförande och verkställande direktör är även CFO bemyndigad att uttala sig om företagets rapporter samt officiellt meddelade affärer.

Företaget distribuerar samtliga rapporter inklusive bokslutskommuniké samt pressmeddelanden via Modular Finance AB. Företagets

hemsida, [www.ctt.se](http://www.ctt.se), uppdateras parallellt med samma information. Där finns även årsredovisningar, delårsrapporter samt annan information att ladda ner.

## DE 20 STÖRSTA AKTIEÄGARNA, 2025-12-31

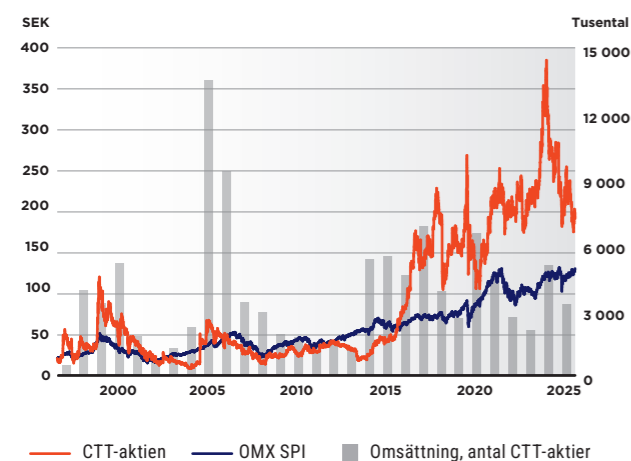
#	Ägare	Antal aktier	Kapital och röster i %
1	Tomas Torlöf (Trulskom Förvaltning AB)	1 775 000	14,2 %
2	SEB Fonder	1 224 853	9,8 %
3	ODIN Fonder	1 085 000	8,7 %
4	Handelsbanken Fonder	643 631	5,1 %
5	Nya Jorame Holding AB	572 500	4,6 %
6	If Skadeförsäkring AB	511 200	4,1 %
7	Andra AP-fonden	463 764	3,7 %
8	Danske Invest	443 190	3,5 %
9	Första AP-fonden	400 000	3,2 %
10	Deka Investments	270 000	2,2 %
11	Nordnet Pensionsförsäkring	252 080	2,0 %
12	Christer Torlöf	251 348	2,0 %
13	Humble Fonder	239 502	1,9 %
14	Alcur Fonder	158 653	1,3 %
15	Lannebo Kapitalförvaltning	150 064	1,2 %
16	CTT Systems ABs Vinstandelsstiftelse	144 924	1,2 %
17	Pareto Asset Management	142 700	1,1 %
18	Avanza Pension	128 904	1,0 %
19	Amundi	128 589	1,0 %
20	Christer Nordström	121 346	1,0 %
<b>S:a</b>		<b>9 107 248</b>	<b>72,7 %</b>
Övriga aktieägare		3 422 195	27,3 %
<b>Totalt antal aktier</b>		<b>12 529 443</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Totalt antal aktieägare</b>		<b>3 993</b>	

## ANTAL AKTIER/AKTIEÄGARE

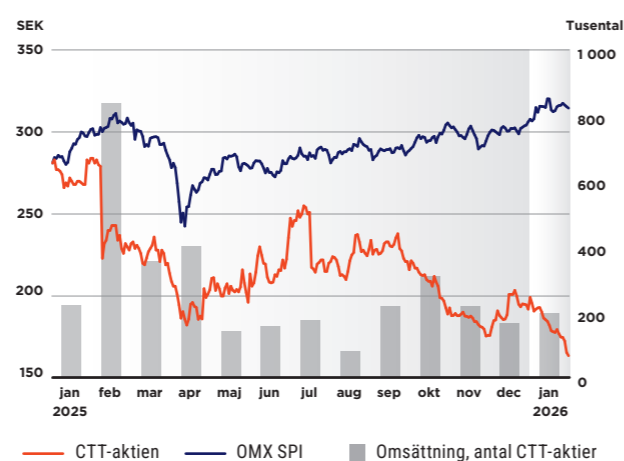
Storleksklasser	Antal ägare	Antal aktier	Andel aktier i %
1 - 1 000	3 663	537 584	4,3 %
1 001 - 10 000	266	729 573	5,8 %
10 001 - 50 000	34	818 298	6,5 %
50 001 - 100 000	6	447 069	3,6 %
100 001 -	24	9 544 301	76,2 %
Anonymt ägande <sup>1)</sup>	n/a	452 618	3,6 %
<b>Totalt</b>	<b>3 993</b>	<b>12 529 443</b>	<b>100,0 %</b>

1) Med anonymt ägande avses utländska depåbanker där bakomliggande ägande inte är synligt.

AKTIEN 1997-2025



AKTIEN 2025



## FÖRDELNING ÄGANDE PER LAND

Land	Antal aktier	Kapital och röster i %	Antal kända ägare	Andel av kända ägare
Sverige	9 015 000	72,0 %	3 786	94,8 %
Norge	1 315 246	10,5 %	21	0,5 %
Danmark	458 456	3,7 %	88	2,2 %
Tyskland	334 217	2,7 %	6	0,2 %
Frankrike	268 489	2,1 %	9	0,2 %
Övriga	685 367	5,5 %	82	2,1 %
Anonymt ägande <sup>1)</sup>	452 668	3,6 %	1	0,0 %
<b>Totalt</b>	<b>12 529 443</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3 993</b>	<b>100,0 %</b>

1) Med anonymt ägande avses utländska depåbanker där bakomliggande ägande inte är synligt.

## FÖRDELNING ÄGANDE PER KATEGORI

Ägarkategori	Antal aktier	Kapital och röster i %	Antal kända ägare	Andel av kända ägare
Svenska privatpersoner	3 935 692	31,4 %	3 696	92,6 %
Svenska institutionella ägare	4 374 233	34,9 %	26	0,7 %
Utländska institutionella ägare	2 715 540	21,7 %	27	0,7 %
Övriga aktieägare	1 051 360	8,4 %	244	6,1 %
Anonymt ägande <sup>1)</sup>	452 618	3,6 %	n/a	n/a
<b>Totalt</b>	<b>12 529 443</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3 993</b>	<b>100,0 %</b>

1) Med anonymt ägande avses utländska depåbanker där bakomliggande ägande inte är synligt.

## AKTIEKAPITALET UTVECKLING

År	Transaktion	Förändring av antal aktier	Totalt antal aktier	Ökning aktie-kapital, SEK	Totalt aktie-kapital, SEK	Kvotvärde SEK
1991/92	Nyemission	2 670	2 670	267 000	267 000	100
1994/95	Nyemission	2 670	5 340	267 000	534 000	100
1995/96	Nyemission	594	5 934	59 400	593 400	100
1996/97	Nyemission	5 934	11 868	593 400	1 186 800	100
1997/98	Nyemission	11 868	23 736	1 186 800	2 373 600	100
1997/98	Split 100:1	2 349 864	2 373 600	-	2 373 600	1
1997/98	Nyemission	690 000	3 063 600	690 000	3 063 600	1
1998/99	Nyemission	1 021 200	4 084 800	1 021 200	4 084 800	1
2000/01	Nyemission	1 021 200	5 106 000	1 021 200	5 106 000	1
2003/04	Nyemission	1 276 500	6 382 500	1 276 500	6 382 500	1
2004/05	Nyemission	2 127 500	8 510 000	2 127 500	8 510 000	1
2005/06	Nyemission	28 929	8 538 929	28 929	8 538 929	1
2006/07	Nyemission	230 001	8 768 930	230 001	8 768 930	1
2007	Nyemission	269 999	9 038 929	269 999	9 038 929	1
2007	Nyemission	1 807 785	10 846 714	1 807 785	10 846 714	1
2009	Nyemission	544 724	11 391 438	544 724	11 391 438	1
2014	Nyemission	1 138 005	12 529 443	1 138 005	12 529 443	1

Källa aktieägardata: Monitor av Modular Finance AB

## DEFINITIONER AV NYCKELTAL

**Avkastning på eget kapital**

Årets resultat i % av genomsnittligt eget kapital.

*Avkastning på eget kapital är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för en investerare som vill kunna jämföra sin investering med alternativa investeringar.*

**Avkastning på totalt kapital**

Resultat efter finansnetto med återläggning av finansiella kostnader i % av genomsnittlig balansomslutning.

*Avkastning på totalt kapital är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för en investerare som vill se hur effektivt utnyttjandet av totala kapitalet i bolaget är och vilken avkastning det ger.*

**Avkastning på sysselsatt kapital**

Rörelseresultat (EBIT) plus finansiella intäkter i % av genomsnittligt sysselsatt kapital. Det sysselsatta kapitalet definieras som balansomslutningen minskad med icke räntebärande skulder inklusive uppskjutna skatter.

*Avkastning på sysselsatt kapital är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för investerare som vill förstå resultatgenereringen i förhållande till sysselsatt kapital.*

**Eget kapital per aktie**

Eget kapital i förhållande till antalet aktier på balansdagen.

*Bolaget anser att nyckeltalet eget kapital per aktie är relevant för investerare eftersom det beskriver storleken av det egna kapitalet som tillhör aktieägarna i bolaget.*

**Intäkt per anställd**

Rörelsens intäkter dividerat med genomsnittligt antal årsanställda.

*Bolaget anser att intäkt per anställd är ett relevant mått för investerare som vill förstå hur effektivt bolaget använder sitt humankapital.*

**Kassaflöde per aktie**

Kassaflöde från den löpande verksamheten dividerat med genomsnittligt antal aktier.

*Bolaget anser att kassaflöde per aktie är relevant för investerare eftersom det beskriver storleken på kassaflödet direkt hänförligt till aktieägarna i bolaget.*

**Kassalikviditet**

Omsättningstillgångar exklusive varulager men inklusive beviljad outnyttjad checkkredit dividerat med kortfristiga skulder.

*Bolaget anser att kassalikviditeten är viktig för kreditgivare som vill förstå den kortsiktiga betalningsförmågan hos bolaget.*

**Resultat per aktie**

Finansiellt mått (nyckeltal) enligt IFRS

Årets resultat dividerat med genomsnittligt antal aktier.

**Räntetäckningsgrad**

Resultat efter finansnetto med återläggning av finansiella kostnader dividerat med finansiella kostnader.

*Räntetäckningsgraden är ett nyckeltal som visar hur mycket resultatet kan sjunka utan att räntebetalningarna riskeras. Bolaget betraktar nyckeltalet som relevant för investerare som vill bedöma bolagets finansiella motståndskraft.*

**Rörelseresultat (EBIT)**

Rörelseresultat före finansiella poster samt skatter.

*Bolaget anser att nyckeltalet rörelseresultat (EBIT) är relevant för investerare som vill förstå bolagets resultat utan påverkan från hur verksamheten är finansierad.*

**Rörelseresultat exkl. av- och nedskrivningar (EBITDA)**

Rörelseresultat före finansiella poster samt skatter (EBIT) med återläggning av av- och nedskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar

*Bolaget anser att nyckeltalet rörelseresultat exkl. av- och nedskrivningar (EBITDA) är relevant för investerare som vill förstå bolagets resultat utan påverkan från hur verksamheten är finansierad eller från vad bolaget har för avskrivningsprinciper för sina investeringar.*

**Rörelsemarginal**

Rörelseresultat (EBIT) i % av nettoomsättningen.

*Bolaget betraktar rörelsemarginalen som ett relevant nyckeltal för investerare som vill förstå hur stor del av intäkterna som blivit över för att täcka räntor, skatt och resultat.*

**Skuldsättningsgrad**

Räntebärande skulder dividerat med eget kapital.

*Skuldsättningsgraden visar relationen mellan lånat och eget kapital och därmed belåningens hävstångseffekt. Bolaget betraktar nyckeltalet som relevant för investerarens bedömning av bolagets finansiella styrka.*

**Soliditet**

Eget kapital i % av balansomslutningen.

*Soliditet är ett mått som bolaget betraktar som viktigt för kreditgivare som vill kunna förstå bolagets långsiktiga betalningsförmåga.*

**Vinstmarginal**

Resultat efter finansiella poster i % av nettoomsättningen.

*Bolaget betraktar vinstmarginalen som relevant för investerare eftersom den visar hur stor del av intäkterna som blivit över när alla kostnader exklusive skatt är täckta och därmed sätter vinsten i relation till verksamhetens omfattning.*

# CTT BOLAGSSTYRNINGSRAPPORT

Bolagsstyrningsrapporten är upprättad enligt årsredovisningslagen och Svensk kod för bolagsstyrning. Eventuella avvikelser från Svensk kod för bolagsstyrning framgår av texten nedan. Styrningen sker via bolagsstämman, styrelsen och verkställande direktören. Bolagets revisorer, som utses av bolagsstämman, granskar redovisningen och styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av bolaget. CTT har en valberedning och ett revisionsutskott. Hela styrelsen utför ersättningsutskottets samt hållbarhetsutskottets uppgifter. Mer information om hur CTT styrs finns tillgänglig på bolagets hemsida. **A**

Denna rapport innehåller sammanfattad information om ett antal viktiga bolagsstyrningsfrågor. Alla frågor kring bolagsstyrningen kan dock ej besvaras i sammanfattad form varför denna rapport skall läsas tillsammans med årsredovisningen där utförligare information finns. **A B**

## **A** BESÖK WWW.CTT.SE FÖR MER INFORMATION

Där hittar du bland annat:

- Årsredovisningar
- Bolagsordning, senaste utgåva antagen 4 maj 2022
- Stämmoprotokoll
- Bolagsstyrningsrapporter
- Ägaruppgifter
- Presentation av styrelsen
- Presentation av VD och ledande befattningshavare
- Polycys

## **B** I ÅRSREDOVISNINGEN FINNS MER INFORMATION OM:

- Aktien
- Ägarna
- Styrelsen
- VD och ledande befattningshavare
- Rörlig ersättning, inklusive avsättning till vinstandelsstiftelse, och ersättning till ledande befattningshavare (not 5)



## 1. AKTIEÄGARE

Den 31 december 2025 hade bolaget 3 993 aktieägare. De tio största ägarna hade ett totalt innehav motsvarande 59 % av aktiekapitalet. **A B**

Bolagets största enskilda aktieägare Trulscom Förvaltning AB hade per 2025-12-31 ett aktieinnehav om 1 775 000 st aktier motsvarande 14,2 % av samtliga aktier. Bolagets bolagsordning innehåller inga begränsningar i fråga om hur många röster varje aktieägare kan avge vid en bolagsstämma.

## 2. BOLAGSSTÄMMA

Bolagsstämman är bolagets högsta beslutande organ. Vid den ordinarie bolagsstämman (årsstämman) fastställs bolagsordningen samt val av styrelse och revisorer. Där fastställs även arvoden för styrelse och revisor samt beslut om resultaträkning och balansräkning för bolaget. Bolagsstämman förbereds och genomförs på ett sådant sätt att förutsättningar skapas för aktieägarna att utöva sina rättigheter på ett aktivt och välinformerat sätt.

### Årsstämma 8 maj 2025

Årsstämma hölls den 8 maj 2025 i bolagets lokaler i Nyköping. Styrelsen har beslutat att aktieägare ska kunna utöva sin rösträtt på årsstämman även genom poströstning i enlighet med föreskrifterna i CTTs bolagsordning. Stämman beslutade, i enlighet med valberedningens förslag, om omval av Annika Dalsvall, Per Fyrenius, Björn Lenander, Anna Carmo e Silva, Kristina Nilsson, Torbjörn Johansson och Tomas Torlöf till ordinarie styrelseledamöter. Stämman beslöt även omval av Tomas Torlöf till styrelsens ordförande. **A B**  
Stämman beslutade vidare:

- Att fastställa resultat- och balansräkning för räkenskapsåret 2024 samt att behandla årets resultat enligt styrelsens förslag.
- Att bevilja styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2024.
- Att styrelsearvode ska utgå med 410 KSEK per år till ordförande och 205 KSEK per år per ledamot. Arvode för utskottsarbete i revisionsutskottet ska utgå med 50 KSEK per år per ledamot och med 88 KSEK per år till dess ordförande. Revisorsarvode ska som tidigare utgå enligt godkänd löpande räkning.

- Att gällande ordning för valberedningen inte ska ändras.
- Att fastställa styrelsens förslag om riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare, vilken i korthet ska bestå av fast lön, eventuell rörlig ersättning, övriga förmåner och ersättningar samt pension.
- Omval av Örlings PricewaterhouseCoopers AB som registrerat revisionsbolag. **A**

## 3. VALBEREDNING

En valberedning har tillsatts som har till uppgift att bereda förslag till val av styrelseledamöter och revisorer samt ersättning till dessa inför kommande årsstämma. Valberedningen består av fyra ledamöter. Valberedningen är ett av bolagsstämman utsett organ med uppgift att bereda stämmans beslut i val- och arvodesfrågor samt, i förekommande fall, procedurfrågor för nästkommande valberedning. Valberedningens ledamöter ska, oavsett hur de utsetts, tillvarata samtliga aktieägares intresse och inte obehörigen röja vad som förekommit i valberedningsarbetet.

Styrelsens ordförande ska årligen, senast vid tredje kvartalets utgång, sammankalla de

fyra största aktieägarna i bolaget, vilka sedan äger rätt att utse en ledamot var. Om någon av dessa aktieägare avstår från att utse ledamot, ska ordföranden tillfråga den därefter störste ägaren. Ordföranden behöver dock maximalt tillfråga bolagets sex största aktieägare. Om valberedningen trots detta inte består av minst fyra ledamöter, kan valberedningen själv utse tillräckligt antal ledamöter bland bolagets aktieägare. Vid konstituerande möte ska valberedningen utse en ordförande. Valberedningens sammansättning ska offentliggöras så snart som möjligt, dock senast sex månader före årsstämman. Valberedningens mandattid sträcker sig från det att den bildas till dess att nästa valberedning har sammankallats. Om aktieägandet väsentligen förändras efter det att valberedningen utsetts och ledamot som utsetts av aktieägare som minskat sitt ägande ska denna ledamot avgå ur valberedningen. Valberedningens ordförande ska därefter tillfråga aktieägare enligt principerna ovan. Förändringar i ägarstrukturen som inträffat efter den 17 februari ska inte leda till någon förändring av valberedningens sammansättning.

## VALBEREDNING INFÖR ÅRSSTÄMMAN 2026

Ledamöter <sup>1)</sup>	Utsedd av	Oberoende <sup>2)</sup>	Andel av röster per 31 dec 2025, %
<b>Ordförande <sup>2)</sup></b>			
Tomas Torlöf	Trulscom Förvaltning AB	Ja/Nej	14,2 %
<b>Ledamöter</b>			
Christian Lindström Lage	SEB Fonder	Ja/Ja	9,8 %
Jonathan Schönback	ODIN Fonder	Ja/Ja	8,7 %
Malin Björkmo	Handelsbanken Fonder	Ja/Ja	5,1 %

1) Svensk kod för bolagsstyrning anger bland annat att styrelseledamöter kan ingå i valberedningen, men ska inte utgöra en majoritet av valberedningens ledamöter. CTTs valberedning består av fyra ledamöter, varav en under 2025 var styrelseledamot.

2) Valberedningen utsåg inom sig Tomas Torlöf till ordförande av valberedningen, vilket avviker från reglerna i Svensk kod för bolagsstyrning då han också är styrelsens ordförande. Valberedningens motivering av detta är att Tomas Torlöf är bolagets röstmässigt största aktieägare samt är väl lämpad att på ett effektivt sätt leda valberedningens arbete för att uppnå bästa resultat för samtliga bolagets aktieägare.

3) Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen/till den största aktieägaren

Valberedningen har utöver ett konstituerande möte haft ytterligare fyra möten. Därutöver har valberedningen informerat sig om styrelsens arbete genom enskilda intervjuer med samtliga styrelseledamöter.

Valberedningen har i utvärderingsprocessen särskilt beaktat behov av mångsidighet och bredd vad avser branschkunskap, industriell erfarenhet samt kompetens inom resultatansvar, strategisk utveckling, hållbarhetsarbete och internationella förhållanden. Valberedningen har beaktat regel 4.1 i Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden") som mångfaldspolicy. Valberedningen i CTT strävar efter att över tid uppnå större mångfald i styrelsen. Bolagets aktieägare har informerats om att förslag till styrelseledamöter kan lämnas via e-post. Inga sådana förslag har mottagits.

Utvärderingen visar att styrelsens nuvarande ledamöter har den kompetens och erfarenhet som krävs samt att kunskapen om och förståelsen för bolagets verksamhet är god. Styrelsen besitter gedigen erfarenhet från flygindustrin, strategiarbete och affärsutveckling samt rekrytering av ledningspersoner i mindre- och medelstora bolag. Flertalet av styrelseledamöterna har ledande befattningar med (i) resultatansvar och (ii) arbetar i ett internationellt sammanhang

samt (iii) erfarenhet av hållbarhetsarbete som integrerad del i affärsprocessen. Sammantaget har valberedningen kunnat konstatera att styrelseledamöterna har nödvändigt engagemang och att styrelsearbetet har fungerat väl. Valberedningen anser att styrelsen inte är i behov av förnyelse. Mer information finns i "Valberedningens motiverade yttrande" som finns för nedladdning på [www.ctt.se](http://www.ctt.se). För information om styrelseledamöterna, se avsnittet Styrelse i bolagets årsredovisning.

#### 4. STYRELSEN OCH DESS ARBETE UNDER 2025

Styrelsen ansvarar ytterst för hur bolaget är organiserat och för förvaltningen av bolagets angelägenheter. Avrapportering från bolagsledningen om verksamheten och dess ekonomiska och finansiella status ges regelbundet vid styrelsemöten och genom rapporter till styrelsen och därutöver vid behov. Verkställande direktören och styrelsens ordförande för en kontinuerlig dialog om verksamheten. Styrelsen följer också upp hur den interna kontrollen fungerar.

Arbetsfördelningen mellan styrelsen, styrelsens ordförande och verkställande direktören tydliggörs i den skriftliga instruktionen till verkställande direktören, VD-instruktion, samt

styrelsens arbetsordning som styrelsen årligen fastställer vid det konstituerande styrelsemötet direkt efter årsstämman. Dessa dokument är ägnade till att säkerställa utvecklingen av bolaget samt att tillgodose styrelsens behov av information och kontroll av den löpande verksamheten.

Styrelsen bestod efter val på årsstämman av sju ledamöter. Vid styrelsemötena närvarar bolagets VD och CFO som föredragande. Nedan presenteras hur styrelsen har arbetat under 2025. **B**

Styrelsen har gjort en intern utvärdering av VD och styrelsens arbete: Utvärderingen av styrelsens arbete under 2025 har skett genom systemstödet BoardClic samt genom intervjuer av enskilda styrelseledamöter i regi av valberedningen under Q4 2025 och uppföljande diskussion och avrapportering, samt vid ett dedikerat möte i februari 2026. Styrelsens ordförande har muntligen redovisat resultatet av utvärderingen för valberedningen. VD-utvärderingen gällande år 2025 har skett vid ett dedikerat möte i februari 2026 med underlag från BoardClic. **B**

#### DECEMBER

**Budgetmöte:** Budget 2026, marknads- & nulägesrapport, organisation & personal, uppföljning strategimöte, finansieringsbeslut, översyn policies, hållbarhet

#### OKTOBER

**Rapportmöte:** Delårsrapport, marknads- & nulägesrapport, organisation & personal, rapport från utskotten, ingångna avtal, uppföljning revision, möteskalender 2026-2027

#### SEPTEMBER

**Strategimöte:** Skapa tillväxt, skydda eftermarknaden, partnerskap, risker, hållbarhet, innovation och verksamhetsoptimering

#### JULI

**Rapportmöte:** Delårsrapport, marknads- & nulägesrapport, organisation & personal, ingångna avtal, rapport från utskotten



#### FEBRUARI

**Rapportmöte:** Bokslutskommuniké, marknads- & nulägesrapport, organisation & personal, ingångna avtal, rapport från utskotten, uppföljning revision, förslag utdelning samt hållbarhet

**VD-utvärdering:** Utvärdering av VD, beslut rörlig ersättning till VD, VD-mål för 2025, styrelseutvärdering

#### MARS

**Årsredovisning & årsstämmokallelse:** Godkännande av årsredovisning & kallelsematerial

#### APRIL

**Rapportmöte:** Delårsrapport, marknads- & nulägesrapport, rapport från utskotten, organisation & personal, ingångna avtal

#### MAJ

**Bolagsstämma & Konstituerande styrelsemöte:** Arbetsordning för styrelsen, VD-instruktion, firmateckning, val av revisionsutskott & ersättningsutskott, särskild granskningsfunktion (internrevision)

#### STYRELSENS SAMMANSÄTTNING **B**

Styrelseledamöter <sup>1)</sup>	Nationalitet	Invald år	Född år	Styrelsearvode <sup>2)</sup>	Utskottsarvode <sup>3)</sup>	Oberoende <sup>3)</sup>	Närvaro <sup>4)</sup>	
							Styrelsemöten <sup>5)</sup>	Revisionsutskott
<b>Ordförande</b> Tomas Torlöf	Svensk	2013	1967	406 250		ja/nej	9/10	
<b>Ledamöter</b> Annika Dalsvall	Svensk	2013	1958	202 500	86 000	ja/ja	10/10	4/4
Per Fyrenius	Svensk	2018	1965	202 500		ja/ja	10/10	
Björn Lenander	Svensk	2018	1961	202 500	48 750	ja/ja	10/10	4/4
Kristina Nilsson	Svensk	2024	1976	202 500		ja/ja	10/10	
Anna Carmo e Silva	Svensk	2022	1977	202 500	48 750	ja/ja	9/10	4/4
Torbjörn Johansson	Svensk	2024	1958	202 500		ja/ja	9/10	

1) Utbildning och övriga uppgifter framgår på s. 88-89

2) Arvoden avser utfall under bokslutsåret, vilka beslutats av årsstämman

3) Oberoende i förhållande till bolaget och bolagsledningen/till den största aktieägaren

4) Närvaro avser möten under den period av 2025 som ledamoten varit invald i styrelsen/utskottet

5) Då styrelsen även utgör ersättnings- & hållbarhetsutskott presenteras inga separata siffror för dessa möten

#### 5. REVISIONSUTSKOTT

Revisionsutskottet granskar de mest väsentliga redovisningsprinciper som tillämpas i bolaget avseende den finansiella rapporteringen liksom väsentliga förändringar av principerna i rapporteringen. I revisionsutskottets uppgifter ingår även att granska rapporter om internkontroll och processerna för finansiell rapportering. Utskottet har en beredande roll till styrelsen, väsentliga beslut tas av styrelsen. Revisionsutskottet rapporterar efter varje möte till styrelsen. Samtliga revisionsutskottsmöten protokollförs och protokollen är tillgängliga för alla styrelseledamöter och för revisorerna.

Revisorerna deltar på alla revisionsutskottets möten under året. CTTs CFO samt Redovisningsansvarig deltar som föredragande på utskottets möten. Revisorerna avrapporterar årligen sin granskning av den interna kontrollen vid ett revisionsutskottsmöte. Revisorernas rapporter under 2025 har inte föranlett någon särskild åtgärd från revisionsutskottet eller styrelsen. Bolagets delårsrapport avseende tredje kvartalet 2025 har granskats av bolagets revisorer.

#### 6. ERSÄTTNINGSGRUPPEN

I CTT utgör styrelsen ersättningsutskott eftersom bolaget sysselsätter ett relativt litet antal personer och är av begränsad komplexitet. Den beredning och de rutiner som idag tillämpas avseende ersättningar är ändamålsenlig och styrelsen i sin helhet är delaktig. Utskottet utvärderar de pågående och under året avslutade program för rörliga ersättningar som gäller för bolagsledningen och följer och utvärderar även tillämpningen av de "Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare" för 2025 vilka antagits på bolagsstämman.

Frågor om ersättning och andra anställningsvillkor avseende verkställande direktören bereds av styrelsens ordförande som också representerar ersättningsutskottet vid förhandlingar om ersättningar. Beslut i dessa frågor fattas av styrelsen i sin helhet. Ersättning och andra anställningsvillkor för övriga ledande befattningshavare förhandlas och avtalas med verkställande direktören.

#### Riktlinjer för ersättning till ledande befattningshavare

Målsättningen med CTTs ersättningspolicy för ledande befattningshavare är att erbjuda kompensation som syftar till att attrahera, motivera och behålla kvalificerad kompetens för CTT.

Ersättning till verkställande direktör och andra ledande befattningshavare skall vara marknadsmässig och utgöras av en fast grundlön, rörlig ersättning, pension samt i vissa fall övriga förmåner. Verkställande direktörens ersättning sätts av styrelsens ordförande och godkänns därefter av styrelsen. Med ledande befattningshavare avses VD och övriga medlemmar i ledningsgruppen. Under 2021 fastställdes ett nytt kontantbaserat program för långsiktig målstyrd rörlig ersättning för vice VD samt försäljningschef. Under 2022 inkluderades ny VD i detta program. Utöver detta är riktlinjerna oförändrade jämfört med föregående år.

Den totala årliga kostnaden för rörlig ersättning (inklusive avsättning till vinstansstiftelse) i bolaget, exklusive kostnad för rörlig ersättning till VD, och eventuellt utfall av långsiktig målstyrd rörlig ersättning (enligt nedan), uppgår till maximalt 10 % av vinsten före skatt, med begränsning att den inte kan överstiga 30 % av den på årsstämman besluta

tade utdelningen till bolagets aktieägare eller 25 % av total grundlön för samtliga anställda i bolaget. För VD utgår rörlig prestationsbaserad ersättning i enlighet med på förhand uppställda mål med maximalt sex månadslöner. För varje övrig ledande befattningshavare kan den rörliga ersättningen uppgå till maximalt två månadslöner per år. Utbetalning av den rörliga ersättningen avsedd för nyckelpersoner samt VD är villkorad av att den investeras i CTT-aktier vilka ska behållas under en avtalad tid. Härutöver kan VD, vice VD samt försäljnings- och marknadschef komma att få rörlig prestationsbaserad ersättning vid uppfyllande av vissa långsiktiga mål. Ersättningen är inte pensionsgrundande men kan växlas mot pension.

Totalt kostnadsbelopp för hela programmet för rörlig ersättning under bokslutsåret reserveras i bokslutet och utbetalas efter det att årsstämman fastställt resultat- och balansräkning samt dispositioner beträffande bolagets vinst.

#### 7. HÅLLBARHETSUTSKOTT

Under 2024 infördes för första gången ett hållbarhetsutskott. Första mötet ägde rum i december 2024, där hela styrelsen deltog. Under 2025 genomfördes ytterligare ett möte där beslut togs att utskottets arbete integreras i ordinarie styrelsemöten. Syftet är att regelbundet granska bolagets hållbarhetsarbete och säkerställa, via hållbarhetspolicy, att CTT levererar på alla hållbarhetsmål, aktiviteter och regelverk. Styrelsen ansvarar för den lagstadgade hållbarhetsrapporten som återfinns i årsredovisningen och omfattar rapporteringskraven inom områdena miljö, sociala förhållanden och bolagsstyrning.

RÖRLIG ERSÄTTNING 2025 <sup>B</sup>

Typ av ersättning - Mottagare	Kostnadstak 2025 (MSEK)	Andel av vinst (%) <sup>1)</sup>	Reserverat belopp (MSEK)	Andel av vinst (%) <sup>1)</sup>
Rörlig ersättning - Ledande befattningshavare (exkl VD)		2,5 %	1,4	2,5 %
Rörlig ersättning - VD		2,5 %	0,8	1,5 %
Långsiktig målstyrd rörlig ersättning <sup>2)</sup>		13,3 %	0,0	0,0 %
Vinstandelsstiftelse - Samtliga anställda		7,5 %	4,1	7,5 %

1) Andel av vinsten före skatt och före avsättning för rörlig ersättning.

2) Kostnaderna kan under perioden 2025-2028 maximalt uppgå till 12 månadslöner för de som omfattas av programmet.

## 8. VD OCH FÖRETAGSLEDNING

VD leder och kontrollerar att verksamheten bedrivs i enlighet med aktiebolagslagen, andra lagar och förordningar, gällande regler för aktie-marknadsbolag, bolagsordningen och enligt av styrelsen fastställda mål och strategier.

VD och CFO tar i samråd med styrelsens ordförande fram nödvändigt informations- och

beslutsunderlag inför styrelsemöten, föredrar ärendena och motiverar förslag till beslut.

I CTTs ledning ingick under 2025 VD, vice VD, CFO, försäljningschef, utvecklingschef, kvalitets- och personalchef, produktchef samt produktionschef. Under 2022 slogs rollerna produktionschef Nyköping samt divisionschef Bribö ihop till ett ansvarsområde. <sup>B</sup>

## 10. REVISOR

Vid årsstämman den 8 maj 2025 beslöt stämman i enlighet med valberedningens förslag att Örlings PricewaterhouseCoopers AB väljs såsom bolagets revisionsbolag med Andreas Skogh som huvudansvarig revisor för en period om ett år. Bolagets revisorer medverkar vid alla av revisionsutskottets möten varje år, samt vid minst två styrelsemöten, och informerar då om sina iakttagelser om bolagets interna rutiner och kontrollsystem. Revisionsutskottets respektive styrelsens ledamöter har då tillfälle att ställa frågor.

Revisionen avrapporteras till aktieägarna i form av revisionsberättelse som utgör en rekommendation till aktieägarna inför beslutspunkterna på årsstämman om fastställande av bolagets resultaträkning och balansräkning, disposition av bolagets vinst samt ansvarsfrihet för styrelsens ledamöter och verkställande direktören.

## 9. INTERNKONTROLL

Syftet med den interna kontrollen är dels att styrka tillförlitligheten i den finansiella rapporteringen och säkerställa att denna är framtagen i överensstämmelse med god redovisningssed, tillämpliga lagar och förordningar samt övriga krav på noterade bolag, dels att verksamheten som helhet lever upp till de krav som ställs från externa parter som myndigheter, kunder och andra intressenter. Styrelsen i CTT har det övergripande ansvaret för att bolaget har en effektiv internkontroll. VD ansvarar för att det finns en process och organisation som säkerställer den

interna kontrollen och kvalitén i den finansiella rapporteringen till styrelse och marknad. Nedan presenteras bilder över internkontrollen på CTT gällande den finansiella rapporteringen, verksamheten som helhet samt hur bolaget inhämtar information för att säkerställa efterlevnad av lagar och regler.

## Särskild granskningsfunktion

CTT har ingen egen särskild granskningsfunktion (internrevision) eftersom CTT är förhållandevis litet och har en enkel juridisk och operativ

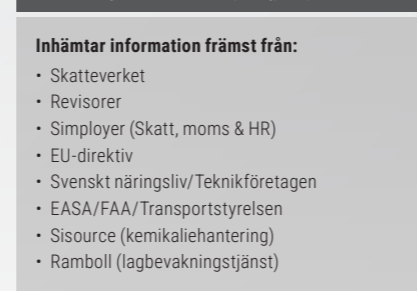
struktur och väl utarbetade styr- och internkontrollsystem. Revisionsutskottet följer upp bolagets bedömning av den interna kontrollen bland annat genom kontakter med bolagets revisorer. Det har tidigare heller inte framkommit några brister i den interna kontrollen som skulle motivera en förändring och tillsättande av en internrevision. Styrelsen har mot bakgrund av ovanstående valt att inte ha en särskild internrevision.

## FINANSIELL RAPPORTERING



Den finansiella rapporteringen utgår från styrande policys som bryts ner i rutiner/instruktioner och därefter till konkreta arbetsdokument, där de båda senare även innehåller automatiska och/eller manuella kontroller för att löpande säkerställa korrekt handhavande och resultat. En bokslutstavla används för att samla alla moment och för att säkerställa helheten, att momenten utförs i rätt sekvens samt att löpande kontroller genomförs.

## FÖRÄNDRADE LAGAR &amp; REGLER



För att säkerställa efterlevnaden av gällande lagar och regler inhämtas regelbundet information från ett antal olika motparter som var och en innehar expertkunskap på sina respektive områden.

Arbetsinsatserna för revisorerna omfattar bland annat kontroll av efterlevnaden av bolagsordningen, aktiebolagslagen och årsredovisningslagen, frågor rörande värdering av poster i balansräkningen, uppföljningar av väsentliga redovisningsprocesser samt av styrning och ekonomisk kontroll.

## 11. ÖVRIGT

## Riskanalys

CTTs verksamhet påverkas av ett antal risker som har effekter på CTTs resultat och finansiella styrka. Vid bedömning av CTTs framtida utveckling är det av vikt att bedöma möjligheter till resultatöverskott vägt mot riskerna. De riskfaktorer som har störst betydelse för CTTs framtida utveckling finns beskrivna i förvaltningsberättelsen i årsredovisningen under rubriken risker. CTTs ledning har som policy att beakta dessa riskers inflytande på beslut som fattas. CTT har ett mycket nära samarbete med bolagets revisorer för att på ett tidigt sta-

dium kunna identifiera risker. Revisorerna gör årligen en genomgång av de interna rutinerna för riskminimering vilken avrapporteras till styrelsen såväl skriftligen som muntligen.

## Bolagsordning

I bolagsordningen är bland annat fastslaget bolagets verksamhet, antalet styrelseledamöter och revisorer, hur kallelse ska ske till bolagsstämma, ärendehantering under årsstämma och var stämma ska hållas. <sup>A</sup>

## Information och kommunikation

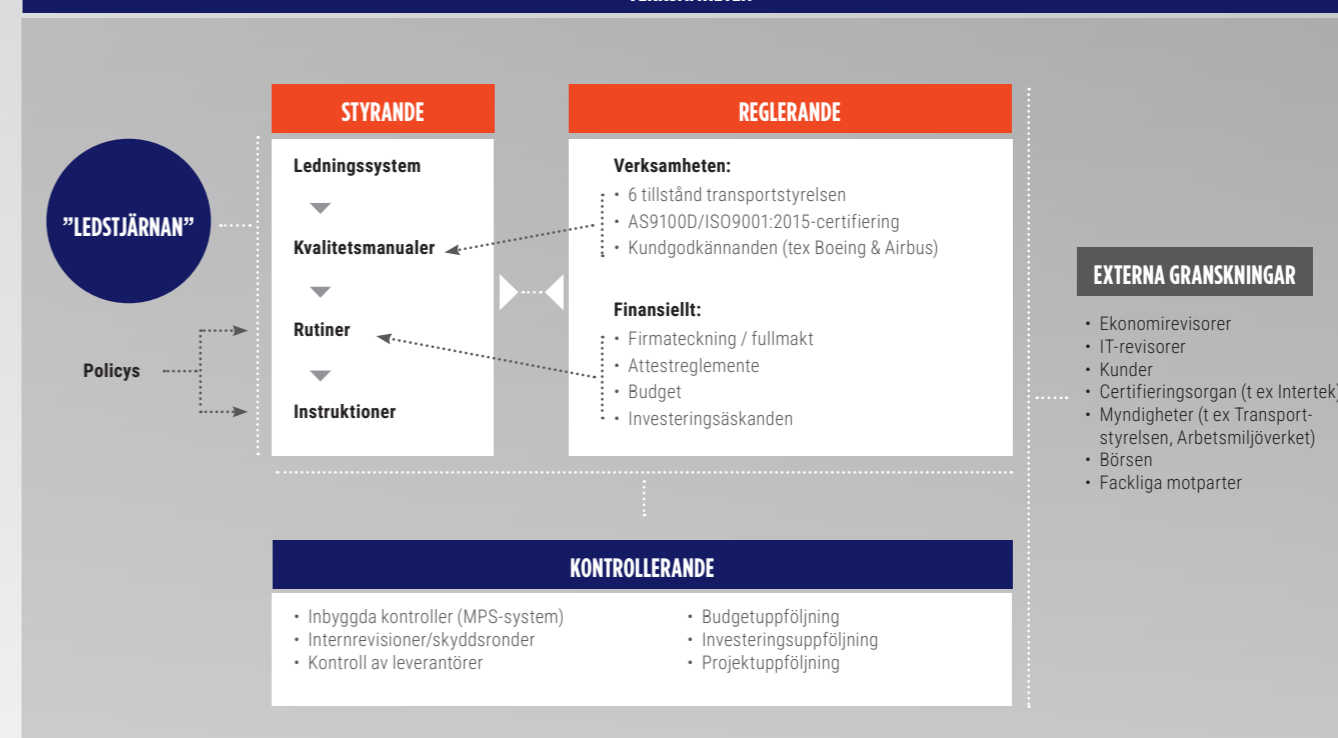
Bolagets information till aktieägarna och andra intressenter ges via årsredovisningen, bokslutskommunikén och delårsrapporterna, pressmeddelanden och bolagets hemsida, www.ctt.se.

På hemsidan finns också finansiella rapporter och pressmeddelanden för de senaste åren samt information om bolagsstyrningen. Den interna informationen och externa kommuni-

kationen regleras på övergripande nivå i den av styrelsen fastlagda informationspolicyen. <sup>A</sup>

CTTs externa redovisningsmaterial och investerarrelationer (IR) skall präglas av öppenhet, tillförlitlighet, tillgänglighet och snabbhet. Kvalitet är ett ledord, men informationsutgivning skall även vara kostnadseffektiv. Informationen skall möta de krav som marknadsplats och sedvänja kräver. Distributionen av pressmeddelanden, delårsrapporter och bokslutskommuniké samt övrig reglerad extern publik kommunikation, offentliggjord i enlighet med Nasdaq Stockholms regelverk för emitenter och EU:s marknadsmissbruksförordning, sker via Modular Finance AB. Genom deras försorg når informationen snabbt och samtidigt till börsen, finansinspektionen, media, banker, ratinginstitut, större aktieägare samt större kunder och leverantörer.

## VERKSAMHETEN



Internkontrollen för verksamheten utgår från styrande respektive reglerande element. De styrande elementen utgörs av ledningssystemet som bryts ner i kvalitetsmanualer, rutiner, instruktioner och policys. De reglerande elementen består dels av externa tillstånd/godkännanden, dels av interna av styrelsen beslutade regler och riktlinjer. För att säkerställa efterlevnaden av nämnda element finns ett antal kontrollerande interna aktiviteter och uppföljningar. Därtill genomförs ett flertal av varandra oberoende externa parter regelbundna granskningar av verksamheten och ledningssystemets olika delar.

# LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE



## HENRIK HÖJER

CEO, född 1966.

**Utbildning:** Civilingenjör Industriell Ekonomi Linköpings Tekniska Högskola.

**Tidigare erfarenhet:** Ledande befattningar på SAAB AB inom JAS 39 Gripen bl.a. Programchef, 1992–2010.

VD SAAB Training Systems AB 2010-2016.

VD RUAG Simulation & Training AG (Schweiz), 2016-2022.

VD på CTT Systems från 2022.

**Antal aktier i CTT:** 11 742 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 10 000 st.

**Närstående aktier i CTT:** 1 737 st.

## MARKUS BERG

CFO & Head of Sustainability, född 1980.

**Utbildning:** Civilekonom, magisterexamen i internationell ekonomi.

**Tidigare erfarenhet:** Business Controller SSAB Grovplåt 2004-2007, Controllerchef SSAB Grovplåt 2007-2010, Chfcontroller SSAB Produktion EMEA 2010-2011, Strategichef SSAB Oxelösund 2011-2014, Chfcontroller Telia Fiber Business 2014-2016, Ekonomichef Teracom AB 2016-2021.

CFO på CTT Systems från 2021.

**Antal aktier i CTT:** 3 040 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 0 st.

**Närstående aktier i CTT:** 0 st.

## OLA HÄGGFELDT

CCO, född 1969.

**Utbildning:** Civilingenjör, Kungliga Tekniska Högskolan, 1994.

**Tidigare erfarenhet:** Scania Development Engineer 1994–1995, Freudenberg KAM Automotive 1995–1997, Siemens Components KAM Automotive 1997–2000, Emerson Network Power Director Nordic, GM M. East & N. Africa, MD Europe 2000–2009, Delta Electronics Director OEM's 2009–2010, NorthStar Director EMEA, VP OEM's, VP SEA & China 2010–2020.

CCO på CTT Systems från 2020.

**Antal aktier i CTT:** 8 217 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 0 st.

**Närstående aktier i CTT:** 0 st.

## PETER LANDQUIST

VP Senior Advisor Sales, född 1958.

**Utbildning:** Examen Industritekniskt Gymnasium 1976.

**Tidigare erfarenhet:** Produktion och konstruktion AB Nyge Aero 1986–1993. Konstruktionschef CTT Systems AB 1993–1998. Teknisk chef 1998–2004. Teknisk Försäljning 2004–2006. Eftermarknadschef 2006–2011. Sälj-, marknads- och eftermarknadschef 2011–2014. Avdelningschef Sales and Marketing 2015-2020. Senior rådgivare sälj på CTT Systems från 2020.

Gick i pension 2025-12-31<sup>2)</sup>

**Antal aktier i CTT:** 8 448 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 0 st.

**Närstående aktier i CTT:** 2 760 st.

## MIKAEL STAVAEUS

CTO & Head of Engineering, född 1975.

**Utbildning:** Civilingenjör Maskinteknik, Kungliga Tekniska Högskolan, 2000.

**Tidigare erfarenhet:** Systemingenjör, Airbus Deutschlands GmbH 2001-2005. Befattningar på Scania inom utveckling, projektledning samt chef för Typgodkännande och Powertrain Control Systems, 2005-2020. Utvecklingschef Platform Design & Integration, Alstom Rail Sweden AB 2020-2025.

CTO på CTT Systems från 2025.

**Antal aktier i CTT:** 600 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 0 st.

**Närstående aktier i CTT:** 0 st.

## HENRIK WOLF

Head of Production, född 1979.

**Utbildning:** Examen Industritekniskt Gymnasium 1998.

**Tidigare erfarenhet:** CNC-operatör, Xylem 1998–2006. Utbildare Industriteknik, Xylem 2006–2012. Produktionsledare, Xylem 2012–2014. Verkstadschef, Xylem 2014–2016. Produktionschef Willo AB, 2017–2022. Teknikchef-Montering, Xylem 2022-2023. Funktionschef-Bearbetning/elmotor, Xylem 2023-2024.

Produktionschef på CTT Systems från 2024.

**Antal aktier i CTT:** 454 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 0 st.

**Närstående aktier i CTT:** 0 st.

## MARIA WESTER

Head of Quality & HR, född 1966.

**Utbildning:** Gymnasieingenjör El-Teleteknik. Högskoleexamen i företags ekonomi på Örebro universitet. Studier i kvalitetsteknik på MDH. Diplomutbildning i personaladministration.

**Tidigare erfarenhet:** Projektledning/försäljning Trade Motion 1988–1989, teknisk/ekonomisk assistent Burndy AB/FCI 1990–1995. Kvalitets- och personalchef på Framatome Connectors Sweden AB 1995–1999. Kvalitetschef på CTT Systems 1999-2005.

Kvalitets- och personalchef på CTT Systems från 2005.

**Antal aktier i CTT:** 2 311 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 0 st.

**Närstående aktier i CTT:** 312 st.

## JOHNNY CRONSTRÖM

Product manager, född 1977.

**Utbildning:** Examen Tekniskt Gymnasium 1996.

**Tidigare erfarenhet:** Montör, prototyp tillverkning CTT 1999-2001. Konstruktör CTT 2001-2025. Lead Engineer CTT 2005-2007. Egen företagare 2007-2012. Konsult projektledare CTT 2012-2019. Lead Engineer CTT 2019-2024.

Produktchef på CTT Systems från 2025.

**Antal aktier i CTT:** 2 000 st.

**Antal optioner i CTT<sup>1)</sup>:** 0 st.

**Närstående aktier i CTT:** 0 st.

1) Trulscorn Förvaltning AB (TFAB) har förbundit sig att till ledningsgruppen i CTT ställa ut köpoptioner, villkorat köp av aktier i CTT. För varje CTT-aktie en ledningsperson köpte erbjöds rätt att köpa två optioner av TFAB till marknadsmässiga villkor. Förbindelsen var tidsbegränsad fram till juli 2023 och maximerad till 20 000 optioner per person. Totalt innebar det att upp till 140 000 optioner kunde utfärdas med ett lösenpris om 225 SEK och med en löptid fram till slutet av 2025/början av 2026. Köpoptionerna innebär ingen utspädning för övriga aktieägare i CTT

2) Peter Landquist gick i pension 2025-12-31 och ersätts inte i ledningsgruppen

# STYRELSE



	<b>TOMAS TORLÖF</b>	<b>PER FYRENIUS</b>	<b>ANNIKA DALSVALL</b>	<b>ANNA CARMO E SILVA</b>	<b>KRISTINA NILSSON</b>	<b>BJÖRN LENANDER</b>	<b>TORBJÖRN JOHANSSON</b>
<b>Funktion och födelseår</b>	Ordförande, född 1967.	Styrelseledamot, född 1965.	Styrelseledamot, född 1958.	Styrelseledamot, född 1977.	Styrelseledamot, född 1976.	Styrelseledamot, född 1961.	Styrelseledamot, född 1958.
<b>Utbildning</b>	Civilingenjör Maskinteknik, Kungliga Tekniska Högskolan.	Civilingenjör Maskinteknik, Kungliga Tekniska Högskolan.	Civilekonom, Uppsala Universitet.	Civilingenjör, Chalmers Tekniska Universitet.	Högskoleingenjör elektroteknik Högskolan Trollhättan	Civilingenjör Kungliga Tekniska Högskolan.	Civilingenjör maskinteknik Linköpings Tekniska Högskola.
<b>Nationalitet/invalid</b>	Svensk / 2013	Svensk / 2018	Svensk / 2013	Svensk / 2022	Svensk / 2024	Svensk / 2018	Svensk / 2024
<b>Övriga uppdrag</b>	Styrelseledamot Trulscor Förvaltning AB, Trulscor Aktieförvaltning AB, Trulscor Aktieförvaltning AB, Styrelseledamot i CTT sedan 2013. Styrelseordförande i CTT sedan 2014.	Vice President Corporate Development, Toyota Material Handling Europe AB. Styrelseledamot i CTT sedan 2018.	Head of Contracts Scandinavian Airlines System. Styrelseledamot i CTT sedan 2013.	Senior Vice President Strategy and Corporate Management Scania CV AB. Styrelseledamot i CTT sedan 2022.	Head of Charging & Infrastructure Solutions Volvo Energy. Styrelseledamot i CTT sedan 2024.	Styrelseledamot i Pronect AB. Styrelseledamot i CTEK AB. Styrelseledamot i Haki Safety AB. Styrelseledamot i CTT sedan 2018.	Styrelseordförande Turtime Technologies. Styrelseledamot i CTT sedan 2024.
<b>Arbetslivserfarenhet och övrig information</b>	Aktiv ägare med lång ägarhorisont. Investerar eget kapital och egen tid. Aktieägare i CTT sedan 1995. Näst störste ägare 2001 – 2014. Störste ägare sedan 2014. Styrelseledamot i CTT mellan 2001 – 2006.	Medlem i den europeiska ledningsgruppen för Toyota Material Handling med ansvar bl a för strategi. Tidigare VD för koncernens svenska marknadsbolag och dessförinnan verksam inom dåvarande ITT Flygt. Mångårig operativ erfarenhet av t ex försäljning och eftermarknad.	Mångårig erfarenhet från flygindustrin inom upphandling och förhandlingsområdet.	Ledande befattningar inom Scania Group sedan 2002.	Ledande befattningar inom Volvo Group sedan 2000.	VD för Latour Industries AB 2014-2024. Mer än 25 års erfarenhet i ledande positioner inom internationell industri.	VD på CTT Systems AB från 1997-2022.
<b>Närvaro <sup>1)</sup></b>							
Styrelsemöten	9/10	10/10	10/10	9/10	10/10	10/10	9/10
Revisionsutskottsmöten			4/4	4/4		4/4	
<b>Oberoende i förhållande till</b>							
Bolaget och bolagsledningen	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Större ägare	nej	ja	ja	ja	ja	ja	ja
<b>Ersättning och innehav <sup>2)</sup></b>							
Styrelsearvode	406 250	202 500	202 500	202 500	202 500	202 500	202 500
Utskottsarvode			86 000	48 750		48 750	
Antal aktier i CTT	Äger genom Trulscor Förvaltning 1 775 000 st aktier i CTT.	Äger 2 230 st aktier i CTT.	Äger 563 st aktier i CTT.	Äger 1 175 st aktier i CTT.	Äger 422 st aktier i CTT.	Äger med närstående 1 500 st aktier i CTT.	Äger 18 845 st aktier i CTT.

1) Närvaro avser möten under den period av 2025 som ledamoten varit invald i styrelsen/utskottet

2) Arvoden avser utfall under bokslutsåret, vilka beslutats på årsstämman 2024 respektive 2025



## REVISOR

### Andreas Skogh

Auktoriserad revisor, Örlings PricewaterhouseCoopers AB.  
Revisor i bolaget sedan 2023.

# NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

För räkenskapsåret 2025

Samtliga belopp i MSEK om inget annat anges

	sidan
<b>NOT 1</b> Allmän information	91
<b>NOT 2</b> Redovisnings- och värderingsprinciper	91
<b>NOT 3</b> Nettoomsättning och övriga rörelseintäkter	94
<b>NOT 4</b> Övriga externa kostnader och övriga rörelsekostnader	94
<b>NOT 5</b> Personal	95
<b>NOT 6</b> Resultat från finansiella poster	96
<b>NOT 7</b> Skatt	96
<b>NOT 8</b> Resultat per aktie	96
<b>NOT 9</b> Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	97
<b>NOT 10</b> Övriga immateriella tillgångar	97
<b>NOT 11</b> Byggnader och mark	97
<b>NOT 12</b> Maskiner och andra tekniska anläggningar	97
<b>NOT 13</b> Inventarier, verktyg och installationer	97
<b>NOT 14</b> Andelar i koncernföretag	97
<b>NOT 15</b> Varulager	98
<b>NOT 16</b> Finansiella tillgångar och skulder	98
<b>NOT 17</b> Kundfordringar	98
<b>NOT 18</b> Vinstavräkningsprojekt	98
<b>NOT 19</b> Övriga fordringar	98
<b>NOT 20</b> Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	98
<b>NOT 21</b> Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	99
<b>NOT 22</b> Checkräkningskredit	99
<b>NOT 23</b> Likvida medel	99
<b>NOT 24</b> Eget kapital	99
<b>NOT 25</b> Avsättningar	99
<b>NOT 26</b> Löptider finansiella skulder	100
<b>NOT 27</b> Avstämning av skulder som härrör från finansieringsverksamheten	101
<b>NOT 28</b> Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	101
<b>NOT 29</b> Transaktioner med närstående	101
<b>NOT 30</b> Kapitalförvaltning och finansiell riskhantering	101
<b>NOT 31</b> Händelser efter balansdagen	101
<b>NOT 32</b> Förslag till vinstdisposition	102

## NOT 1 ALLMÄN INFORMATION

CTT Systems AB (publ.), org.nr. 556430-7741, bildades 1991 och har sitt säte i Nyköping. CTT är ett Mid Cap-företag noterat hos Nasdaq Stockholm sedan mars 1999.

CTTs huvudsakliga verksamhet innefattar utveckling, tillverkning och försäljning av utrustning som aktivt reglerar luftfuktigheten i flygplan.

Denna årsredovisning har godkänts för utfärdande av styrelsen den 30 mars 2026. Bolagets resultat- och balansräkningar blir föremål för fastställelse på årsstämman den 7 maj 2026.

### RISKER OCH OSÄKERHETSFAKTORER FRÅN OMVÄRLDEN

Riskerna i bolagets verksamhet kan generellt delas in i operativa risker relaterade till affärsverksamheten och finansiella risker relaterade till finansverksamheten. CTT följer kontinuerligt upp risker och mitigeringsaktiviteter för att motverka negativa konsekvenser för bolaget.

Ingen avgörande förändring av väsentliga risker eller osäkerhetsfaktorer (klimat inkluderat) har skett under året, men CTT har som tidigare en ovanligt ensidig valutapåverkan eftersom i princip all försäljning sker i USD.

Bolaget har valt att inte använda terminssäkring av USD, däremot eftersträvas inköp samt banklån i USD. Större förändringar i USD/SEK-kursen leder till att valutaeffekterna blir väsentliga.

En detaljerad redovisning av CTTs risker, osäkerhetsfaktorer samt hantering av desamma återfinns på s. 70-75 i bolagets årsredovisning för år 2025. Finansiell riskhantering beskrivs även i not 30.

## NOT 2 REDOVISNINGS- OCH VÄRDERINGSPRINCIPER

### Överensstämmelse med tillämpade regelverk och fortlevnadsprincipen

Bolagets årsredovisning har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen (ÅRL) samt enligt IFRS med de undantag och tillägg som anges i Rådet för hållbarhets- och finansiell rapporterings-rekommendation RFR 2 "Kompletterande redovisningsregler för juridiska personer". RFR 2 innebär att bolaget i årsredovisningen skall tillämpa samtliga av EU godkända utgivna standarder och uttalanden av IASB och IFRIC så långt detta är möjligt inom ramen för ÅRL och med hänsyn tagen till sambandet mellan redovisning och beskattning. De finansiella rapporterna har upprättats under förutsättning att bolaget bedriver sin verksamhet enligt fortlevnadsprincipen.

CTT Systems AB upprättar inte någon koncernredovisning eftersom dotterbolaget CTT Systems Inc. i USA är vilande och av ringa betydelse med följd att någon koncernredovisning enligt ÅRL kap 7:3 a§ inte behöver upprättas.

### Standarder, ändringar och tolkningar av redovisningsprinciper

Nya och uppdaterade standarder, ändringar samt tolkningar som tillämpas i o m 2025

Vissa ändringar som trädde ikraft den 1 januari 2025 och som därför har börjat tillämpas i år har inte haft någon väsentlig påverkan på bolagets resultat och ställning.

Standarder, ändringar och tolkningar rörande befintliga standarder som ännu inte trätt i kraft och som inte tillämpas i förtid av bolaget

Per dagen för godkännandet av dessa finansiella rapporter har vissa nya standarder, ändringar och tolkningar av befintliga standarder som ännu inte trätt i kraft per bokslutsdagen publicerats av IASB. Dessa har inte tillämpats i förtid av bolaget.

Styrelsen och verkställande direktören utgår ifrån att alla relevanta uttalanden kommer att införas i bolagets redovisningsprinciper när uttalandet träder i kraft. Nya standarder, ändringar och förtydliganden som inte tillämpas förväntas inte ha någon väsentlig inverkan på bolagets finansiella rapporter.

### Grund för rapportens upprättande

Tillgångar och skulder har värderats till historiska anskaffningsvärden om inget annat anges nedan. Fordringar och skulder i utländsk valuta har räknats om till balansdagens kurs.

Att upprätta rapporter i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen i resultat- och balansräkningarna.

### Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål

De poster i resultat- och balansräkningarna som väsentligen påverkas av företagsledningens bedömningar är intäkter från vinstavräkningsavtal (ingår i nettoomsättning, se not 3), varulager (not 15), anläggningstillgångar, immateriella (not 9-10) och materiella anläggningstillgångar (not 11-13), där avskrivningsplanerna bygger på bedömningar av nyttjandeperioder samt garantiåtaganden (not 25). Se vidare nedan där beskrivning av dessa uppskattningar och bedömningar samt redovisningsprinciper görs.

### Intäktsredovisning

Intäktsredovisning vid viss tidpunkt

Vid nyförsäljning och reservdelsförsäljning av bolagets produkter ingår det inte i bolagets uppgifter att installera produkterna utan detta ombesörjs av kunderna. Intäkter från nyförsäljning och reservdelsförsäljning redovisas när CTTs prestationsåtagande uppfyllts och kontrollen av varan överförs till kunden, vilket är vid leverans av varan. Intäkter redovisas till det belopp CTT förväntar sig ha rätt till i utbyte mot att överföra utlovade varor till en kund, där transaktionspriset framgår av avtal med kund. CTT har inga rörliga ersättningsdelar i sina avtal med kund.

Transaktionspriset förfaller till betalning enligt överenskommelse med kund. CTTs betalningsvillkor gentemot kunder varierar mellan 30 och 90 dagar.

För försäljning av system till Private jet-flygplan och andra vinstavräkningsprojekt sker intäktsredovisning över tid, se nedan.

Intäktsredovisning över tid - intäkter från vinstavräkningsavtal

Vid försäljning av system till Private jet-flygplan och andra vinstavräkningsprojekt löper utveckling, tillverkning och anpassning av systemen över en längre tidsperiod. Försäljning av systemen sker i princip utslutande till fast pris och bolaget intäktsredovisar dessa uppdrag i takt med att arbetet utförs, det vill säga i takt med att prestationsåtagandet uppfylls. Vid beräkningen av upparbetad vinst har färdigställandegraden beräknats som nedlagda utgifter

per balansdagen i relation till de totalt beräknade utgifterna för att fullgöra uppdraget.

Transaktionspriset förfaller till betalning enligt överenskommelse med kund. CTTs betalningsvillkor gentemot kunder varierar mellan 30 och 90 dagar.

#### • Viktiga uppskattningar och bedömningar

Redovisade intäktsbelopp och tillhörande avtalsfordringar för vinstavräkningsavtal återspeglar den bästa uppskattningen av utfallet och graden av uppfyllande av prestationsåtaganden för varje avtal. Detta inkluderar en bedömning av vinsten i pågående kundavtal. När det gäller mer komplicerade uppdrag finns betydande osäkerhet vid bedömning av kostnaderna för färdigställande och lönsamhet, vilket också tas i beaktande vid intäktsredovisningen.

#### Intäkternas fördelning

Bolaget redovisar inte intäkterna per segment och IFRS 8 anger att det inte heller är något krav för den juridiska personen. För nettoomsättningens och övriga intäkters fördelning, se not 3.

#### Fordringar, skulder och likvida medel i utländsk valuta

Monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta har omräknats till balansdagens kurs. Icke monetära tillgångar och skulder omräknas till valutakurs vid anskaffningstillfället. Bolaget gör sina inköp huvudsakligen i SEK och en mindre del i USD och europeiska valutor medan produkterna huvudsakligen säljs i USD och en mindre del i SEK och EUR.

#### Varulager

Varulager värderas enligt lägsta värdets princip, dvs till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Anskaffningsvärdet inkluderar alla utgifter som är hänförliga till tillverkningsprocessen samt lämplig andel av tillhörande tillverkningsomkostnader, baserat på normal kapacitet. Anskaffningsvärdet beräknas enligt först-in-först-ut-principen. Nettoförsäljningsvärdet är det uppskattade pris som varan kan säljas för enligt villkor som är normala i verksamheten minskat med eventuella tillämpliga försäljningskostnader som direkt kan hänföras till försäljningstransaktionen.

#### • Viktiga uppskattningar och bedömningar

Per varje balansdag görs en beräkning av nettoförsäljningsvärdet för varulagret varmed de mest tillförlitliga uppgifter som finns tillgängliga beaktas. Det framtida försäljningsvärdet kan påverkas av framtida teknologi och andra marknadsdrivna förändringar som kan minska framtida försäljningspriser. Inkurans och inkuransbedömning beskrivs i not 15.

#### Fordringar

Fordringar är efter individuell bedömning upptagna till belopp varmed de beräknas bli betalda.

#### Anläggningstillgångar

Egenupparbetade immateriella tillgångar utgörs av balanserade utgifter för utvecklingsarbeten. För dessa sker avskrivning på normalt 5 år från då tillgången tas i bruk. Pågående utveckling avseende aktivering av balanserade utvecklingskostnader gällande projekten Boeing 777X och New Zonal Dryer har ännu inte slutförts. Planerad avskrivning för Boeing 777X är produktionsberoende under max 10 år och där påbörjades avskrivning under 2023. För New Zonal Dryer-projektet är den tänkta avskrivningen 10 år. Inga avskrivningar har påbörjats för det projektet.

Materiella anläggningstillgångar redovisas initialt till anskaffningsvärde eller tillverkningskostnader inklusive utgifter för att få tillgången på plats och i skick för att kunna användas enligt intentionerna med investeringen. I anskaffningsvärdet ingår inköpspriset och andra direkt hänförliga utgifter såsom utgifter för leverans, hantering, installation, montering, lagfarter och konsulttjänster. I anskaffningsvärdet för egentillverkade materiella anläggningstillgång ingår även indirekta tillverkningskostnader. Korttidsinventarier och inventarier av mindre värde kostnadsförs löpande.

Per varje balansdag görs en genomgång av gällande bedömningar av nyttjan-deperioder för avskrivningsbara tillgångar. Osäkerheten i dessa bedömningar beror på teknisk inkurans som kan förändra användningen av tillgångarna.

Materiella och immateriella anläggningstillgångar skrivs av systematiskt utifrån den bedömda nyttjandeperioden. Följande avskrivningstider har tillämpats.

Immateriella anläggningstillgångar	2025	2024
Balanserade utgifter för utvecklingsarbeten	5-10 år	5-10 år
Övriga immateriella tillgångar	5-10 år	5-10 år

Materiella anläggningstillgångar	2025	2024
Byggnader	10-100 år	10-100 år
Markanläggningar	20-40 år	20-40 år
Maskiner och andra tekniska anläggningar	3-10 år	3-10 år
Inventarier, verktyg och installationer	3-10 år	3-10 år
- Inkl. Förbättringsutgifter på annans fastighet	5 år	5 år
- Inkl. Datautrustning	3-5 år	3-5 år

#### Forskning och utveckling

Utgifter för utveckling, där resultaten tillämpas för att åstadkomma nya eller förbättrade produkter redovisas som en tillgång i bolagets balansräkning. Detta förutsätter även att produkten förväntas bli tekniskt och kommersiellt gångbar och att CTT har tillräckliga resurser att fullfölja utvecklingen och därefter använda eller sälja den immateriella tillgången.

Det redovisade värdet inkluderar samtliga direkt hänförliga utgifter för att skapa, framställa och färdigställa tillgången för användning på det sätt som företagsledningen avsett som t ex utgifter för material och tjänster samt ersättning till anställda. Övriga utgifter för utveckling redovisas i resultatet som utvecklingskostnader när de uppkommer.

I bolagets balansräkning redovisas balanserade utgifter för utvecklingsarbeten upptagna till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar som immateriella anläggningstillgångar.

Avskrivning påbörjas i samband med den månad tillgång färdigställts och tas i bruk.

Bolaget redovisar avsättning till fond, respektive återföring från fond, för utvecklingsarbeten inom bundet eget kapital med samma belopp som aktiveras, respektive skrivs av, under året som immateriell anläggningstillgång avseende egna balanserade utvecklingsarbeten.

#### Nedskrivningar

De redovisade värdena för bolagets anläggningstillgångar kontrolleras årsvis för att konstatera huruvida det finns indikationer på nedskrivningsbehov. Redovisat värde testas minst en gång per år eller oftare om indikation på en värdenedgång har identifierats. Vid varje nedskrivningsprövning beräknas tillgångens återvinningsvärde. Med återvinningsvärde avses det högsta av en tillgångs nettoförsäljningsvärde och nyttjandevärde. Nedskrivning av tillgångar sker när det redovisade värdet överstiger återvinningsvärdet.

#### • Viktiga uppskattningar och bedömningar

För att bedöma nedskrivningsbehovet beräknas återvinningsvärdet för varje tillgång eller kassagenererande enhet baserat på förväntade framtida kassaflöden och med användning av en lämplig ränta för att kunna diskontera kassaflödet. Osäkerheter ligger i antaganden om framtida kassaflöde och fastställande av en lämplig diskonteringsränta.

#### Leasing

Bolaget tillämpar undantaget i RFR 2 och redovisar leasingavgifterna som kostnad linjärt över leasingperioden. Nyttjanderätt och leasingskuld redovisas inte i balansräkningen. Leasingavtalen utgörs i huvudsak av förhyrda lokaler och bilar.

#### Avsättningar

Avsättningar för produktgarantier, förlustkontrakt eller andra krav redovisas när bolaget har en legal eller informell förpliktelse till följd av en tidigare hän-

delse och det är sannolikt att ett utflöde av ekonomiska resurser kommer att behövas samt att beloppen kan uppskattas på ett tillförlitligt sätt. Tidpunkten eller beloppet för utflödet kan fortfarande vara osäkert.

Avsättningar värderas till det uppskattade belopp som krävs för att reglera den befintliga förpliktelsen, baserat på de mest tillförlitliga uppgifter som finns tillgängliga på balansdagen.

#### Garantiåtaganden

Bolaget lämnar i normalfallet 36-48 månaders funktionsgaranti på sina produkter.

#### • Viktiga uppskattningar och bedömningar

Avsättningar för framtida garantiåtaganden beräknas på periodens försäljning. Avsättningens storlek är beräknad som 3 % av försäljningspriset på OEM-system till nya plattformar, 1 % på reservdelar och reparationer, 0 % på förbrukningsmaterial och viss del av försäljning utöver kärnverksamheten, samt 1 % eller 2 % på all annan försäljning. Avsättningens storlek är baserad på historiskt utfall av garantikostnader.

#### Lånekostnader

Låneutgifter vilka är direkt hänförliga till pågående investeringar i kvalificerade tillgångar aktiveras inte i balansräkningen, utan kostnadsförs direkt. Gällande IAS 23 tillämpar företaget alltså undantaget i RFR2.

#### Ersättningar till anställda

##### Pensioner

Ersättningar för pensioner efter anställning erläggs genom fortlöpande betalningar till externa motparter, vilka därmed tar över förpliktelserna mot de anställda.

Inom CTT finns både avgiftsbestämda och förmånsbestämda pensionsplaner.

Företagets förpliktelser avseende avgifterna för både de avgiftsbestämda och de förmånsbestämda pensionsplanerna redovisas som en kostnad i resultaträkningen i den takt pensionsrätten intjänas genom tjänstgöringen.

#### • Avgiftsbestämda pensionsplaner

Som avgiftsbestämda (premiebestämda) pensionsplaner klassificeras planer där storleken på den anställdes pension beror på de avgifter (premier) som företaget betalar till planen och den kapitalavkastning som avgifterna ger.

#### • Förmånsbestämda pensionsplaner

En förmånsbestämd pensionsplan innebär att den anställde garanteras en pension motsvarande en viss procentandel av lönen. För tjänstemän i Sverige tryggas ITP2-planens förmånsbestämda pensionsåtaganden genom en försäkring i Alecta. Enligt uttalande från Rådet för hållbarhets- och finansiell rapportering, UFR 10 "Redovisning av pensionsplanen ITP 2 som finansieras genom försäkring i Alecta", är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. För räkenskapsåret 2025 har bolaget inte haft tillgång till information för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar eller kostnader, vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen ITP2 som tryggas genom försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan.

Pensionsplanen enligt ITP2 tryggas genom en försäkring i Alecta och redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Premien för den förmånsbestämda pensionen är individuellt beräknad och är bl a beroende av lön, tidigare intjänad pension och förväntad återstående tjänstgöring. Avgifterna för ITP2-försäkringar som är tecknade i Alecta uppgick under 2025 till 1,3 MSEK och förväntas uppgå till 1,1 MSEK under 2026. Bolagets andel av de sammanlagda avgifterna till planen uppgick under 2025 till 0,00749 % (0,00505).

Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i % 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 170 %. I syfte att stärka konsolideringsnivån om den

bedöms vara för låg, kan en åtgärd vara att höja det avtalade priset för nyteckning och utökning av befintliga förmåner. Om konsolideringsnivån överstiger 150 % kan premiereduktioner införas. Vid utgången av 2025 uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån till 167 % (162 %).

#### Ersättningar vid uppsägning

En kostnad för ersättning i samband med uppsägningar av personal redovisas om företaget är förpliktigt att avsluta en anställning före den normala tidpunkten.

#### Kortfristiga ersättningar

Kortfristiga ersättningar till anställda beräknas utan diskontering och redovisas som kostnad den period när de relaterade tjänsterna erhålls. En avsättning redovisas för den förväntade kostnaden för rörlig ersättning när CTT har en förpliktelse att göra sådana betalningar till följd av att tjänster erhållits från anställda.

#### Aktierelaterade ersättningar

CTT har inga utestående optioner eller pågående optionsprogram som möjliggör för de anställda att förvärva aktier i företaget understigande det verkliga värdet.

#### Finansiella tillgångar och skulder

Finansiella instrument som redovisas i balansräkningen inkluderar på tillgångssidan likvida medel, kundfordringar samt övriga fordringar (finansiella tillgångar).

På skuldsidan återfinns främst leverantörsskulder och låneskulder (finansiella skulder).

En finansiell tillgång eller skuld tas upp i balansräkningen när bolaget blir part till instruments-avtalsmässiga villkor. Kundfordringar uppstår när varor har levererats och risken har övergått till kund. Skuld tas upp när motparten har presterat och avtalsenlig skyldighet föreligger att betala, även om faktura ännu inte mottagits.

En finansiell tillgång tas bort från balansräkningen när rättigheterna i avtalet realiseras, förfaller eller bolaget förlorar kontrollen över dem. Detsamma gäller för del i finansiell tillgång. En finansiell skuld tas bort från balansräkningen när förpliktelsen i avtalet fullgörs eller på annat sätt utsläcks. Detsamma gäller för del i finansiell skuld.

Bolaget har enbart en kategori av finansiella tillgångar och skulder vilket är upplupet anskaffningsvärde. Poster som ingår i denna kategori är följande:

#### • Kundfordringar

Kundfordringar är finansiella tillgångar som inte utgör derivat med fasta betalningar eller med betalningar som går att fastställa, och som inte är noterade på en aktiv marknad. Tillgångar i denna kategori värderas till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde bestäms utifrån den effektivränta som beräknades vid anskaffningstidpunkten. Kundfordringar redovisas till det belopp som beräknas inflyta, dvs efter avdrag för förväntade kreditförluster.

#### • Övriga fordringar

Fordringar som inte utgörs av någon av ovan beskrivna kategorier.

#### • Likvida medel

Likvida medel, motsvarande balansposten Kassa och bank, består av kontanter, disponibla tillgodohavanden och kortfristiga placeringar hos bank. De kortfristiga placeringarna kan lätt omvandlas till kända belopp av kontanter och är utsatta för endast en obetydlig risk för värdeförändringar.

#### • Andra finansiella skulder

CTTs låneskulder och leverantörsskulder tillhör denna kategori.

**Skatt**

Årets skatt (inkomstskatt) utgörs av aktuell skatt och redovisas i resultatet.

Aktuell skatt är skatt som ska betalas eller erhållas avseende aktuellt år, med tillämpning av de skattesatser som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Hit hör även justering av aktuell skatt hänförlig till tidigare perioder.

**3 NETTOOMSÄTTNING OCH ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER****NETTOOMSÄTTNING**

CTT har valt att fördela nettoomsättningen på produktområdena Systemförsäljning, Reservdelar och underhåll samt Övrig varuförsäljning. Inom respektive produktområde delas omsättningen upp ytterligare, se nedan.

Nettoomsättningens fördelning på produktområden	2025	2024
<b>Systemförsäljning</b>		
OEM	53,3	40,4
Retrofit	2,6	-
Private jet	29,6	14,2
<b>S:a</b>	<b>85,5</b>	<b>54,5</b>
<b>Reservdelar och underhåll</b>		
Eftermarknad	166,6	233,4
<b>S:a</b>	<b>166,6</b>	<b>233,4</b>
<b>Övrig varuförsäljning</b>		
Försäljning utöver kärnverksamheten	12,3	12,2
<b>S:a</b>	<b>12,3</b>	<b>12,2</b>
<b>S:a</b>	<b>264,4</b>	<b>300,1</b>

Varav vinstavräkningsprojekt som intäktsredovisas över tid.  
Övriga intäkter redovisas vid viss tidpunkt, dvs vid leverans.

Nettoomsättningens geografiska fördelning	2025	2024
Danmark	52,4	147,7
USA	70,6	51,3
Frankrike	48,4	30,0
Sverige	12,3	12,2
Övriga världen	80,8	58,9
<b>S:a</b>	<b>264,4</b>	<b>300,1</b>

Under 2025 var 63 % (78) av CTTs totala försäljningsintäkter hänförliga till tre kunder, Boeing, Satair (vår största distributör till flygbolagen) och Nord-Micro (CTTs kund för A350-programmet). De stod för 20 % (16), 36 % (58) respektive 7 % (5) av bolagets försäljningsintäkter. Noteras kan att intäkterna till stor del avser leveranser till Boeing 787-programmet och att våra slutkunder i distributörsled är ett stort antal flygbolag. Övrig andel av försäljningsintäkterna var fördelad på kunder som var och en stod för mindre än 5 % av bolagets försäljningsintäkter.

Mer information om vinstavräkningsprojekt som intäktsredovisas över tid finns i not 18.

**ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER**

Övriga rörelseintäkter	2025	2024
Valutakursvinster	7,7	11,7
Övrigt	0,1	2,9
<b>S:a</b>	<b>7,8</b>	<b>14,6</b>

**4 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER OCH ÖVRIGA RÖRELSEKOSTNADER****ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER****Revisionskostnader**

I posten Övriga externa kostnader ingår arvoden till revisor, se specifikation nedan.

Arvoden till revisor (KSEK)	2025	2024
<b>Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB</b>		
Revisionsuppdrag	789	759
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	108	145
<b>S:a</b>	<b>897</b>	<b>904</b>

Med revisionsuppdrag avses lagstadgad revision av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, samt revision och annan granskning utförd i enlighet med överenskommelse eller avtal. Detta inkluderar arbetsuppgifter som ankommer på bolagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana övriga arbetsuppgifter.

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget avser övriga rådgivningstjänster.

**Operationella leasingkostnader**

I beloppet för Övriga externa kostnader ingår leasingavgifter med 8,0 MSEK (7,6), varav hyreskostnader för förhyrda lokaler uppgår till 5,5 MSEK (5,5). Totala återstående leasingavgifter uppgår till 29,7 MSEK (9,7), varav hyreskostnader för förhyrda lokaler uppgår till 28,5 MSEK (8,1). Dessa förfaller till betalning enligt nedan:

Leasingavgifter	2025	2024
<b>Förfalloperiod:</b>		
Inom 1 år	5,5	5,4
Senare än 1 år men inom 5 år	20,5	4,3
Senare än 5 år	3,8	-
<b>S:a</b>	<b>29,7</b>	<b>9,7</b>

**ÖVRIGA RÖRELSEKOSTNADER**

Övriga rörelsekostnader	2025	2024
Valutakursförluster	15,4	7,0
<b>S:a</b>	<b>15,4</b>	<b>7,0</b>

**5 PERSONAL**

	2025	2024	Personalkostnader (KSEK)	2025	2024
<b>Medelantalet anställda</b>			<b>Löner och andra ersättningar</b>		
Kvinnor	28	28	Löner, arvoden och ersättningar	51 226	48 256
Män	54	52	Pensionskostnader	6 123	5 141
<b>Totalt</b>	<b>82</b>	<b>80</b>	Avsättning till vinstandelsstiftelse	3 337	6 917
<b>Styrelse</b>			<b>S:a löner och andra ersättningar</b>	<b>60 686</b>	<b>60 315</b>
Kvinnor	3	3	<b>Sociala kostnader</b>		
Män	4	4	Sociala kostnader (inkl. särskild löneskatt) på löner, arvoden, ersättningar och pensionskostnader	17 226	15 846
<b>Totalt</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	Särskild löneskatt på avsättning till vinstandelsstiftelse	810	1 678
<b>Företagsledning och VD</b>			<b>S:a sociala kostnader</b>	<b>18 036</b>	<b>17 524</b>
Kvinnor	1	1	Övriga personalkostnader	1 077	1 221
Män	7	6	<b>S:a personalkostnader</b>	<b>79 798</b>	<b>79 060</b>
<b>Totalt</b>	<b>8</b>	<b>7</b>			

**Löner och andra ersättningar 2025 (KSEK)**

	Styrelse-arvode	Revisions-utskotts-arvode	Övriga ersättningar till styrelsen	Löner och övriga ersättningar	Rörlig ersättning	Förmåner	Pensioner	Avsättning till vinstandelsstiftelse	S:a
<i>Styrelsens ordförande:</i>									
Tomas Torlöf	406	-	-	-	-	-	-	-	406
<i>Övriga styrelseledamöter:</i>									
Anna Carmo e Silva	203	49	-	-	-	-	-	-	251
Annika Dalsvall	203	86	-	-	-	-	-	-	289
Per Fyrenius	203	-	-	-	-	-	-	-	203
Torbjörn Johansson	203	-	-	-	-	-	-	-	203
Björn Lenander	203	49	1	-	-	-	-	-	252
Kristina Nilsson	203	-	3	-	-	-	-	-	205
<i>Anställda:</i>									
VD, Henrik Höjer	-	-	-	2 517	631	86	752	42	4 029
Övr. ledande befattningshavare	-	-	-	7 820	934	396	2 414	265	11 829
Övriga anställda	-	-	-	36 932	-	100	2 957	3 030	43 019
<b>S:a</b>	<b>1 621</b>	<b>184</b>	<b>4</b>	<b>47 269</b>	<b>1 565</b>	<b>582</b>	<b>6 123</b>	<b>3 337</b>	<b>60 686</b>

**Löner och andra ersättningar 2024 (KSEK)**

	Styrelse-arvode	Revisions-utskotts-arvode	Övriga ersättningar till styrelsen	Löner och övriga ersättningar	Rörlig ersättning	Förmåner	Pensioner	Avsättning till vinstandelsstiftelse	S:a
<i>Styrelsens ordförande:</i>									
Tomas Torlöf	389	-	-	-	-	-	-	-	389
<i>Övriga styrelseledamöter:</i>									
Steven Buesing	46	-	-	-	-	-	-	-	46
Anna Carmo e Silva	193	44	-	-	-	-	-	-	236
Annika Dalsvall	193	79	-	-	-	-	-	-	271
Per Fyrenius	193	-	-	-	-	-	-	-	193
Torbjörn Johansson	146	-	-	-	-	-	-	-	146
Björn Lenander	193	44	-	-	-	-	-	-	236
Kristina Nilsson	146	-	-	-	-	-	-	-	146
<i>Anställda:</i>									
VD, Henrik Höjer	-	-	-	2 441	780	84	728	94	4 128
Övr. ledande befattningshavare	-	-	-	7 572	1 321	499	1 607	520	11 520
Övriga anställda	-	-	-	33 815	-	80	2 806	6 303	43 004
<b>S:a</b>	<b>1 498</b>	<b>166</b>	<b>-</b>	<b>43 828</b>	<b>2 101</b>	<b>663</b>	<b>5 141</b>	<b>6 917</b>	<b>60 315</b>

**Arvoden och ersättningar till styrelsens ledamöter**

Till styrelsens ordförande och ledamöter utgår arvode enligt bolagsstämmans beslut. Arvode utgår även för revisionsutskottsarbete. Utöver det kan övriga kostnadsersättningar utgå.

**Lön och andra ersättningar till VD**

Ersättning till VD utgörs av grundlön, rörlig ersättning, förmåner och övriga ersättningar, pensionsförsäkring, kapitalförsäkring och avsättning till vinstandelsstiftelse. VDs lön sätts av styrelsens ordförande efter förhandling med VD och godkänns därefter av styrelsen.

**Löner och ersättningar till övriga ledande befattningshavare i bolaget**

Övriga ledande befattningshavare utgörs av bolagets ledningsgrupp som per 2025-12-31 bestod av 8 personer (7).

**Avtal om framtida pension**

VD och CTT har båda rätt att påkalla pension för VD vid 67 års ålder. Pensionen är avgiftsbaserad och utöver betalda pensionspremier förekommer inte några ytterligare pensionsförpliktelser. Pensionen för övriga ledande befattningshavare är avgiftsbaserad och följer ITP-planerna, alternativt omfattar avsättning i nivå med ITP. Utöver betalda pensionspremier förekommer inte några ytterligare pensionsförpliktelser. CTT har tecknat pensionsförsäkring för respektive person och CTTs skyldighet inskränker sig till betalning av avtalad premie under anställningstiden.

**Uppsägning och avgångsvederlag**

VD har avtal vilka medger avgångsvederlag om befattningshavaren får lämna sin tjänst på bolagets begäran. Avgångsvederlag inklusive uppsägningslön uppgår till en årslön. För övriga ledande befattningshavare gäller avtalsenliga villkor.

**Rörliga ersättningar och avsättning till vinstandelsstiftelse**

De rörliga ersättningarna är maximerade och relaterade till presterat rörelseresultat och i vissa fall omsättning (se s. 83-84). Avsättning till vinstandelsstiftelse görs enligt enhetliga regler där samtliga anställda inklusive VD behandlas lika. Beloppet som avsätts till vinstandelsstiftelsen kan komma att ändras i samband med bolagets årsstämma. Totala beloppet för rörliga ersättningar har reserverats i bokslutet och utbetalas efter årsstämman. För de delar av de rörliga ersättningarna där villkoret för ersättningen är att CTT-aktier ska förvärvas, ska mottagande part göra aktieförvärven under den närmast följande tiden efter årsstämman. Några övriga särskilda avtal om rörliga ersättningar utöver lön, bonusprogram, vinstandelsstiftelse, pensionsålder eller framtida pension till VD eller övriga ledande befattningshavare finns inte. Se tabell nedan för beloppsgränser kopplat till bonusprogram och vinstandelsstiftelse. Se bolagsstyrnings- samt hållbarhetsrapporten för ytterligare information.

Rörliga ersättningar och avsättning till vinstandelsstiftelse	Övriga ledande befattningshavare		
	VD	Samtliga anställda	
Maximal kostnad av bolagets resultat före skatt (%) <i>(dock maximalt totalt 30 % av beslutad utdelning)</i>	2,5	2,5	7,5
Maximal ersättning på individnivå (andel av årslön) <i>(för vinstandelsstiftelsen gäller genomsnittlig månadslön för samtliga anställda som tak)</i>	6/12	2/12	2,25/12
Långsiktig målstyrd rörlig ersättning (andel av årslön, år 2025-2028)	12/12	12/12	

**NOT 6 RESULTAT FRÅN FINANSIELLA POSTER**

	2025	2024
<b>Övriga ränteintäkter och liknande resultatposter</b>		
Ränteintäkter	0,8	2,6
Valutakursvinster på tillgångar av icke rörelsekaraktär	-	-
Valutakursvinster på skulder av icke rörelsekaraktär	7,1	-
<b>S:a</b>	<b>8,0</b>	<b>2,6</b>
<b>Räntekostnader och liknande resultatposter</b>		
Räntekostnader	-2,5	-3,2
Valutakursförluster på tillgångar av icke rörelsekaraktär	-4,1	-0,5
Valutakursförluster på skulder av icke rörelsekaraktär	-	-3,9
<b>S:a</b>	<b>-6,6</b>	<b>-7,6</b>
<b>S:a</b>	<b>1,4</b>	<b>-4,9</b>

**NOT 7 SKATT**

	2025	2024
<b>Årets skatt</b>		
Aktuell skatt	-10,3	-22,2
<b>S:a</b>	<b>-10,3</b>	<b>-22,2</b>
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>		
Resultat före skatt	48,9	107,6
Skattekostnad 20,6 %	-10,1	-22,2
<b>Skatteeffekt av skattemässiga justeringar:</b>		
Övriga skattemässiga justeringar	-0,3	0,0
<b>S:a</b>	<b>-10,3</b>	<b>-22,2</b>

**NOT 8 RESULTAT PER AKTIE**

Resultat per aktie har beräknats som årets resultat dividerat med genomsnittligt antal utestående aktier under perioden. Det genomsnittliga antalet aktier var 12 529 443 (12 529 443). Eftersom det ej finns några utestående teckningsoptioner har någon utspädning ej beräknats.

**NOT 9 BALANSERADE UTGIFTER FÖR UTVECKLINGARBETEN**

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ingående anskaffningsvärden</b>	<b>117,3</b>	<b>114,8</b>
Årets aktiverade utgifter	3,4	2,5
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>120,7</b>	<b>117,3</b>
<b>Ingående avskrivningar</b>	<b>-36,7</b>	<b>-34,5</b>
Årets avskrivningar	-2,1	-2,2
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-38,8</b>	<b>-36,7</b>
<b>Utgående planenligt restvärde <sup>1)</sup></b>	<b>81,8</b>	<b>80,5</b>

1) Restvärde specificerat per utvecklingsprojekt:

Boeing 777X <sup>2)</sup>	51,9	51,3
New Zonal Dryer <sup>3)</sup>	21,0	20,3
Övriga	8,9	9,0
<b>S:a</b>	<b>81,8</b>	<b>80,5</b>

2) Planerad avskrivningstid är produktionsberoende under max 10 år. Under 2025 gjordes ingen avskrivning (0,0 MSEK).

3) Avskrivning har ej påbörjats eftersom pågående utveckling ännu inte slutförts. Tänk avskrivningstid är 10 år.

Årets aktiverade belopp om 3,4 MSEK (2,5) utgörs av utvecklingsarbeten främst kopplade till projekten New Zonal Dryer och Boeing 777X. Av ackumulerade anskaffningsvärden avser 76,2 MSEK (72,8) pågående utvecklingsprojekt. Utöver de balanserade utgifterna har även utgifter för test och utveckling löpande kostnadsförts med 4,1 MSEK (3,4).

**NOT 10 ÖVRIGA IMMATERIELLA TILLGÅNGAR**

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ingående anskaffningsvärden</b>	<b>5,2</b>	<b>5,2</b>
Årets aktiveringar	3,3	-
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>8,5</b>	<b>5,2</b>
<b>Ingående avskrivningar</b>	<b>-5,0</b>	<b>-4,7</b>
Årets avskrivningar	-0,1	-0,3
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-5,1</b>	<b>-5,0</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>3,4</b>	<b>0,2</b>

Årets aktiverade belopp om 3,3 MSEK (0,0) utgörs av kontraktstillgångar.

**NOT 11 BYGGNADER OCH MARK**

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ingående anskaffningsvärden</b>	<b>32,0</b>	<b>31,2</b>
Inköp	0,0	0,8
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>32,1</b>	<b>32,0</b>
<b>Ingående avskrivningar</b>	<b>-7,4</b>	<b>-6,7</b>
Årets avskrivningar	-0,8	-0,8
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-8,2</b>	<b>-7,4</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>23,8</b>	<b>24,6</b>
Varav mark	0,5	0,5
Varav markanläggningar	0,8	0,9

**NOT 12 MASKINER OCH ANDRA TEKNISKA ANLÄGGNINGAR**

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ingående anskaffningsvärden</b>	<b>20,0</b>	<b>19,9</b>
Inköp	0,7	0,1
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>20,7</b>	<b>20,0</b>
<b>Ingående avskrivningar</b>	<b>-10,7</b>	<b>-8,5</b>
Årets avskrivningar	-1,7	-2,2
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-12,5</b>	<b>-10,7</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>8,3</b>	<b>9,3</b>

**NOT 13 INVENTARIER, VERKTYG OCH INSTALLATIONER**

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ingående anskaffningsvärden</b>	<b>54,3</b>	<b>52,6</b>
Inköp	1,2	1,7
<b>Utgående ackumulerade anskaffningsvärden</b>	<b>55,4</b>	<b>54,3</b>
<b>Ingående avskrivningar</b>	<b>-49,4</b>	<b>-47,4</b>
Årets avskrivningar	-1,7	-2,1
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-51,2</b>	<b>-49,4</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>4,3</b>	<b>4,8</b>

**NOT 14 ANDELAR I KONCERNFÖRETAG**

Värdet nedan avser innehav i det vilande dotterbolaget CTT Systems Inc., Delaware, USA. ID-nr i Delaware: 3486106. Antal andelar är 100 st, av vilka bolaget äger 100 %.

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ingående anskaffningsvärde</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## NOT 15 VARULAGER

Av varulagrets totala värde på 124 MSEK (125) per 2025-12-31 har 2,1 MSEK (1,5) reserverats för inkurans. Årets kostnadsförda inkurans uppgick till 0,6 MSEK (0,8).

## NOT 16 FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER

Nedan presenteras bolagets finansiella tillgångar och skulder som ingår i kategorin upplupet anskaffningsvärde.

Finansiella tillgångar	Redovisat värde	
	2025-12-31	2024-12-31
<b>Kundfordringar</b>		
Kundfordringar	53,8	65,0
<b>Den maximala kreditrisken uppgår till det redovisade värdet</b>	<b>53,8</b>	<b>65,0</b>
<b>Likvida medel</b>		
Likvida medel i SEK	8,6	64,2
Likvida medel i USD	17,9	4,5
Likvida medel i EUR	0,1	0,0
<b>S:a</b>	<b>26,6</b>	<b>68,7</b>

Finansiella skulder	Redovisat värde	
	2025-12-31	2024-12-31
<b>Andra finansiella skulder</b>		
Skulder till kreditinstitut i USD	35,5	44,1
Leverantörsskulder	16,2	21,9
Övriga kortfristiga finansiella skulder	4,7	3,9
<b>S:a</b>	<b>20,9</b>	<b>25,8</b>

## NOT 17 KUNDFORDRINGAR

Kundfordringar utgörs till sin helhet av utestående fordringar på levererade varor till kund. Bolaget har bedömt kreditkvaliteten på sina fordringar utifrån kundens kreditvärdighet. Utifrån denna bedömning har ingen reservering för osäkra kundfordringar gjorts per 2025-12-31 (0,0 MSEK). Kundförluster under året uppgick till 0,0 MSEK (0,0).

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Åldersanalys för ej nedskrivna kundfordringar</b>		
Ej förfallna	45,4	62,9
Mindre än 3 månader	8,2	1,8
3-6 månader	0,1	0,0
7-12 månader	0,1	0,0
Mer än 12 månader	-	0,2
<b>S:a</b>	<b>53,8</b>	<b>65,0</b>

## NOT 18 VINSTAVRÄKNINGSPROJEKT

Vinstavräkningsprojekt intäktsredovisas över tid (se vidare i not 3). I balansräkningen redovisas, för respektive projekt, hur mycket som hittills är, antingen upparbetad men ännu ej fakturerad intäkt, eller fakturerad men ännu ej upparbetad intäkt.

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Upparbetad men ej fakturerad intäkt</b>		
<b>Ingående värde</b>	<b>1,4</b>	<b>1,0</b>
Varav har fakturerats under året	-	-1,0
Intäktsförts under året, men ännu inte fakturerats	8,3	1,4
<b>Utgående värde <sup>1)</sup></b>	<b>9,7</b>	<b>1,4</b>
<b>Fakturerad men ej upparbetad intäkt</b>		
<b>Ingående värde</b>	<b>-0,3</b>	<b>-</b>
Varav har intäktsförts under året	0,3	-
Fakturerats under året, men ännu inte intäktsförts	-	-0,3
<b>Utgående värde <sup>1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-0,3</b>

1) *Rättelse av 2024 års belopp:*

Fakturerade förskott i vinstavräkningsprojekt redovisades 2024 i balansposten Förskott från kunder, -4,5 MSEK. Förskotten har nu flyttats, för att istället netto redovisas, dels till posten Upparbetad men ej fakturerad intäkt, -4,2 MSEK, dels till posten Fakturerad men ej upparbetad intäkt, -0,3 MSEK.

Upparbetad men ej fakturerad intäkt har därmed ändrats från 5,6 MSEK till 1,4 MSEK, dvs en justering med -4,2 MSEK enligt ovan. Fakturerad men ej upparbetad intäkt har därmed lagts till, från noll till -0,3 MSEK, dvs en justering med -0,3 MSEK enligt ovan.

## NOT 19 ÖVRIGA FORDRINGAR

	2025-12-31	2024-12-31
Momsfordringar	3,0	2,1
Övrigt	0,9	0,2
<b>S:a</b>	<b>4,0</b>	<b>2,2</b>

## NOT 20 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER

	2025-12-31	2024-12-31
Förutbetalda hyror	1,3	1,3
Förutbetalda försäkringskostnader	0,4	0,4
Förutbetalda underhålls- och licensavgifter	0,9	0,7
Övrigt	1,8	3,0
<b>S:a</b>	<b>4,5</b>	<b>5,5</b>

## NOT 21 STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

Fastighetsinteckningar och företagsinteckningar har lämnats som säkerhet för bolagets skulder till kreditinstitut inklusive beviljad checkräkningskredit. Några eventalförpliktelser finns ej gentemot externa parter.

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ställda säkerheter</b>		
Fastighetsinteckningar	12,0	12,0
Företagsinteckningar	94,5	94,5
<b>Eventalförpliktelser</b>	<b>Inga</b>	<b>Inga</b>

## NOT 22 CHECKRÄKNINGSKREDIT

	2025-12-31	2024-12-31
Beviljad kredit (ej utnyttjad)	23,0	27,5

Bolagets checkräkningskredit utgörs av en beviljad kredit om 2 500 000 USD som omräknad till balansdagens kurs uppgår till 23 000 000 SEK.

## NOT 23 LIKVIDA MEDEL

Posten likvida medel i kassaflödesanalysen motsvaras av balansposten Kassa och bank i balansräkningen.

## NOT 24 EGET KAPITAL

Eget kapital består av bundet eget kapital och fritt eget kapital. Det bundna egna kapitalet utgörs av aktiekapital, reservfond och fond för utvecklingsutgifter. Det fria egna kapitalet utgörs av årets resultat samt balanserat resultat. I posten balanserat resultat ingår, förutom balanserat resultat, även en överkursfond.

### Bundet eget kapital

Bundet eget kapital får inte användas till vinstutdelning.

#### - Aktiekapital

Aktiekapitalet i CTT uppgår till 12 529 443 SEK fördelat på 12 529 443 aktier, envar aktie med ett kvotvärde om 1 SEK. Samtliga aktier äger lika rätt till bolagets tillgångar och resultat. Varje aktie berättigar till en röst.

#### - Reservfond

Syftet med reservfonden har varit att spara en del av nettovinsten för att senare användas till att täcka eventuella förluster.

#### - Fond för utvecklingsutgifter

Det belopp som aktiveras avseende egenupparbetade utvecklingsutgifter ska föras om från fritt eget kapital till fond för utvecklingsutgifter i bundet eget kapital. Fonden ska minskas i takt med att de aktiverade utgifterna skrivs av eller ned.

### Fritt eget kapital

Fritt eget kapital utgörs tillsammans med årets resultat och balanserat resultat, även av en överkursfond. Fritt eget kapital är tillgängligt för utdelning till aktieägarna.

#### - Balanserat resultat

Balanserat resultat utgörs av tidigare års samtliga vinster och förluster, med avdrag för eventuella utdelningar.

#### - Överkursfond

Överkursfond uppkommer då en nyemission av aktier tecknas till överkurs. När det fastställda priset på de nya aktierna vid en nyemission är högre än det nominella värdet på de befintliga aktierna, tillförs den överstigande delen överkursfonden.

Förändringar av eget kapital framgår av tabellen Förändring i eget kapital.

## NOT 25 AVSÄTTNINGAR

Avsättningar för garantiåtaganden	2025-12-31	2024-12-31
<b>Ingående avsättning</b>	<b>1,4</b>	<b>2,5</b>
I anspråktaga belopp	-1,5	-2,8
Årets avsättning	2,1	1,7
<b>Utgående avsättning</b>	<b>2,0</b>	<b>1,4</b>

Avsättningen för garantiåtaganden förväntas utnyttjas under den kommande 4-årsperioden. Över längre tid gäller att i takt med en ökad försäljning och ökat antal system under garantiansvar kommer den utgående avsättningens storlek att öka.

## NOT 26 LÖPTIDER FINANSIELLA SKULDER

Per 31 december 2025 respektive 2024 har bolagets finansiella skulder avtalade löptider (inklusive räntebetalningar i tillämpliga fall) som kan sammanfattas enligt nedan.

Finansiella skulder per 2025-12-31						Senare än 5 år	S:a
Förfaller till betalning enligt följande:	Inom 1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år		
<b>Räntebärande finansiella skulder inkl. räntor</b>							
<i>Räntebärande finansiella skulder</i>							
De räntebärande skulderna till kreditinstitut	35,5	-	-	-	-	-	35,5
<b>S:a</b>	<b>35,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>35,5</b>
<i>Räntor på finansiella skulder</i>							
Räntor	1,8	-	-	-	-	-	1,8
<b>S:a</b>	<b>1,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,8</b>
<b>S:a räntebärande finansiella skulder inkl. räntor</b>	<b>37,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>37,3</b>
<b>Ikke räntebärande finansiella skulder</b>							
Leverantörsskulder	16,2	-	-	-	-	-	16,2
Övriga skulder, del av	4,7	-	-	-	-	-	4,7
<b>S:a ikke räntebärande finansiella skulder</b>	<b>20,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>20,9</b>
<b>S:a finansiella skulder</b>	<b>58,2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>58,2</b>

Finansiella skulder per 2024-12-31						Senare än 5 år	S:a
Förfaller till betalning enligt följande:	Inom 1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år		
<b>Räntebärande finansiella skulder inkl. räntor</b>							
<i>Räntebärande finansiella skulder</i>							
De räntebärande skulderna till kreditinstitut	1,6	42,5	-	-	-	-	44,1
<b>S:a</b>	<b>1,6</b>	<b>42,5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>44,1</b>
<i>Räntor på finansiella skulder</i>							
Räntor	2,5	2,4	-	-	-	-	4,9
<b>S:a</b>	<b>2,5</b>	<b>2,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4,9</b>
<b>S:a räntebärande finansiella skulder inkl. räntor</b>	<b>4,2</b>	<b>44,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>49,0</b>
<b>Ikke räntebärande finansiella skulder</b>							
Leverantörsskulder	21,9	-	-	-	-	-	21,9
Övriga skulder, del av	3,9	-	-	-	-	-	3,9
<b>S:a ikke räntebärande finansiella skulder</b>	<b>25,8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>25,8</b>
<b>S:a finansiella skulder</b>	<b>29,9</b>	<b>44,9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>74,8</b>

Skulderna till kreditinstitut löper med rörlig ränta och kvartalsvisa räntoförfallodagar. Redovisade belopp motsvarar det verkliga värdet. För lån i utländsk valuta har gällande valutakurs per bokslutsdagen använts.

## NOT 27 AVSTÄMNING AV SKULDER SOM HÄRRÖR FRÅN FINANSIERINGSVERKSAMHETEN

	2024-12-31	Kassaflöden		Ikke kassaflödespåverkande förändringar	2025-12-31
		Nya lån	Amortering	Valutakurs-differenser	
Skulder till kreditinstitut	44,1	-	-1,4	-7,1	35,5
<b>S:a skulder härrörande från finansieringsverksamheten</b>	<b>44,1</b>	<b>-</b>	<b>-1,4</b>	<b>-7,1</b>	<b>35,5</b>

## NOT 28 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2025-12-31	2024-12-31
Upplupna löner	5,0	9,3
Semesterlöneskuld	6,0	5,2
Upplupna sociala avgifter	1,9	1,7
Upplupen särskild löneskatt	0,5	0,7
Upplupen provision och royalty	2,2	2,2
Fakturerade underhållsavtal	0,1	0,1
Övrigt	2,2	1,4
<b>S:a</b>	<b>17,9</b>	<b>20,6</b>

## NOT 29 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÄENDE

Under räkenskapsåret utfördes inga transaktioner med närstående (0). Per 2025-12-31 fanns det inga skulder till närstående (samma som föregående år).

I den mån transaktioner och överenskommelser om tjänster med närstående träffas, sker dessa alltid på marknadsmässiga villkor.

## NOT 30 KAPITALFÖRVALTNING OCH FINANSIELL RISKHANTERING

Det övergripande målet för bolagets finansfunktion gällande kapitalförvaltningen är att säkerställa bolagets förmåga att fortsätta verksamheten, att tillhandahålla en kostnadseffektiv finansiering av verksamheten samt att tillhandahålla en säker medelsförvaltning med marknadsmässig avkastning på placerade medel. Det övergripande målet för den finansiella riskhanteringen är att minimera riskerna för negativ påverkan på bolagets resultat. Härav följer att finansiella investeringar skall ske med en låg riskprofil. Vid större riskexponeringar, exempelvis för valutakursdifferenser, kan försäkring tillämpas. Då bolaget per 2025-12-31 inte har några utestående terminssäkringar har terminskontrakt avseende framtida kassaflöden inte prognostiserats.

För att upprätthålla eller justera kapitalstrukturen kan bolaget exempelvis justera beloppet på utdelningen, ta upp nya eller amortera lån, återköpa aktier, nyemittera aktier eller sälja tillgångar för att minska skulderna.

Nedan beskrivs bolagets bedömda riskexponering med åtföljande riskhantering.

### Marknadsrisker

#### Valutarisker

Bolagets verksamhet bedrivs huvudsakligen i Sverige men är genom sin internationella försäljning utsatt för valutafuktuationer. Inköp görs huvudsakligen i SEK även om en del av främst inköp av produktionsmaterial köps i USD. Produkterna säljs nästan uteslutande i USD med endast en liten andel av försäljningen i SEK och EUR. Bolagets skulder till kreditinstitut i USD uppgick per balansdagen till 3,9 MUSD. Checkräkningskrediten i USD var inte utnyttjad. En högre USD-kurs på balansdagen med +10 % skulle ha medfört en negativ påverkan på resultat efter finansnetto med -386 KUSD. Se även förvaltningsberättelsen under rubrik Finansiella risker. För påverkan på resultatet, se not 3 och 6.

#### Ränterisker

Bolagets ränterisker avser i förekommande fall värdet på innehav av räntebärande värdepapper samt bolagets finansiering hos kreditinstitut. Bolagets finansiering hos kreditinstitut löper för närvarande med rörlig ränta. Innehav av räntebärande värdepapper skall alltid avse papper med hög likviditet vilka snabbt kan avyttras. Bolagets skulder till kreditinstitut är i USD och uppgick per balansdagen till 3,9 MUSD. En procentenhet högre ränta skulle innebära ökade räntekostnader med 39 KUSD på årsbasis.

#### Prisrisker

Bolagets finansiella instrument per 2025-12-31 varierar inte på grund av förändringar i marknadspriser. Bolagets lager av råvaror och förnödenheter samt färdiga varor är inte exponerat för någon väsentlig prisrisk.

#### Kreditrisker

Bolagets kreditrisker är främst knutna till kundfordringarna. Tack vare de täta kontakter som bolaget har med presumtiva kunder före leverans kan en välgrundad kreditbedömning göras före leverans vilken också fortsätter som en löpande bevakning av pågående kundrelationer. Försäljningsområdena Retrofit och Private jet bedöms ha högre kreditrisk än övriga försäljningsområden. För dessa områden begär CTT förskotts betalning om 50 % i de fall det är möjligt. En helt dominerande del av kundfordringar utöver Retrofit och Private jet avser Boeing, Nord-Micro (CTTs kund för A350-programmet) samt Satair (vår största distributör till flygbolagen), alla vilka CTT har en långtgående och nära relation med.

#### Finansieringsrisker

Bolagets finansiering bygger på starka långsiktiga ägare samt en god relation med företagets bank. På balansdagen fanns en säkerställd bankfinansiering om sammanlagt 93 MSEK (98) varav 36 MSEK (44) var utnyttjad. Förändringen från föregående år består dels av amortering av lån, dels av en minskning till följd av en starkare SEK mot USD under året eftersom bankfinansieringen sker i USD. Gentemot företagets bank finns en utställd kovenant som specificerar hanteringen av immateriella rättigheter, en soliditet om minst 30 %, upptagande av nya finansiella skulder, lämmandet av säkerheter samt informationsplikt. För majoriteten av den utnyttjade delen av bankfinansieringen finns därutöver en utställd kovenant som även specificerar en rörelsemarginal om minst 10 % över de senaste fyra kvartalen. CTT uppfyllde kovenanterna med god marginal vid årets utgång.

## NOT 31 HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Inga väsentliga händelser har inträffat efter rapportperiodens utgång.

## NOT 32 FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

<b>Styrelsens förslag till vinstdisposition</b>	<b>SEK</b>
<u>Vinstmedel till förfogande:</u>	
Balanserade vinstmedel	97 333 712
Överkursfond	28 856 978
Årets vinst	38 583 132
<b>S:a</b>	<b>164 773 822</b>
Utdelning till aktieägarna med 2,40 SEK per aktie (12 529 443 aktier)	30 070 663
Balanseras i ny räkning	134 703 159
<b>S:a</b>	<b>164 773 822</b>

Under 2025 utbetalade CTT en ordinarie utdelning på 67 333 KSEK (67 333), (5,35 SEK per aktie), men ingen extra utdelning (41 974 KSEK), till aktieägarna. Detta motsvarar en total utdelning på 67 033 KSEK, (5,35 SEK per aktie).

Under 2026 föreslår styrelsen en ordinarie utdelning på 30 071 KSEK (2,40 SEK per aktie) men ingen extra utdelning.

Styrelsen bedömer att utdelningen till aktieägarna med föreslaget belopp är försvarligt med hänsyn till de krav på bolaget som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av eget kapital och med hänsyn också till konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Den finansiella ställningen förblir fortsatt stark efter den föreslagna utdelningen och bedöms vara fullt tillräcklig för att bolaget ska ha förmåga att fullgöra sina förpliktelser på såväl kort som lång sikt, och möjlighet att göra eventuella nödvändiga investeringar.

I och med att CTTs utdelning måste godkännas av bolagsstämman, redovisas ingen skuld i detta avseende i bolagets finansiella rapporter för 2025. Inkomstskatten väntas inte bli påverkad för CTT till följd av denna transaktion.

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av bolagets ställning och resultat. Förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över bolagets verksamhet,

ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som bolaget står inför. Årsredovisningens innehåll blev klart och fastställdes den 30 mars 2026. Årsredovisningen har, som framgår nedan, undertecknats av samtliga styrelsemedlemmar samt verkställande direktör den 30 mars 2026. Bolagets resultat- och balansräkningar blir föremål för fastställande på årsstämman den 7 maj 2026.

### Nyköping 2026-03-30

#### Tomas Torlöf

Styrelsens ordförande

#### Anna Carmo e Silva

Styrelseledamot

#### Annika Dalsvall

Styrelseledamot

#### Per Fyrenius

Styrelseledamot

#### Torbjörn Johansson

Styrelseledamot

#### Björn Lenander

Styrelseledamot

#### Kristina Nilsson

Styrelseledamot

#### Henrik Höjer

Verkställande direktör

Vår revisionsberättelse har avgivits 2026-03-30  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

#### Andreas Skogh

Auktoriserad revisor

# REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i CTT Systems AB (publ.)  
Org.nr. 556430-7741

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen för CTT Systems AB (publ) för år 2025 med undantag för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 80–89. Bolagets årsredovisning ingår på sidorna 57–103 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av CTT Systems AB (publ)s finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten på sidorna 80-89. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen.

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till bolagets revisionsutskott i enlighet med revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 11.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till bolaget enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Detta innefattar att, baserat på vår bästa kunskap och övertygelse, inga förbjudna tjänster som avses i revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 5.1 har tillhandahållits det granskade bolaget eller, i förekommande fall, dess moderföretag eller dess kontrollerade företag inom EU.

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

### Vår revisionsansats

#### *Revisionens inriktning och omfattning*

Vi utformade vår revision genom att fastställa väsentlighetsnivå och bedöma risken för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna. Vi beaktade särskilt de områden där verkställande direktören och styrelsen gjort subjektiva bedömningar, till exempel viktiga redovisningsmässiga uppskattningar som har gjorts med utgångspunkt från antaganden och prognoser om framtida händelser, vilka till sin natur är osäkra. Liksom vid alla revisioner har vi också beaktat risken för att styrelsen och verkställande direktören åsidosätter den interna kontrollen, och bland annat övervägt om det finns belägg för systematiska avvikelser som givit upphov till risk för väsentliga felaktigheter till följd av oegentligheter.

Vi anpassade vår revision för att utföra en ändamålsenlig granskning i syfte att kunna uttala oss om de finansiella rapporterna som helhet, med hänsyn tagen till bolagets struktur, redovisningsprocesser och kontroller samt den bransch i vilken bolaget verkar.

### *Väsentlighet*

Revisionens omfattning och inriktning påverkades av vår bedömning av väsentlighet. En revision utformas för att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida de finansiella rapporterna innehåller några väsentliga felaktigheter. Felaktigheter kan uppstå till följd av oegentligheter eller misstag. De betraktas som väsentliga om enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användarna fattar med grund i de finansiella rapporterna.

Baserat på professionellt omdöme fastställde vi vissa kvantitativa väsentlighetstal, däribland för den finansiella rapportering som helhet. Med hjälp av dessa och kvalitativa överväganden fastställde vi revisionens inriktning och omfattning och våra granskningsåtgärders karaktär, tidpunkt och omfattning, samt att bedöma effekten av enskilda och sammantagna felaktigheter på de finansiella rapporterna som helhet.

### **Särskilt betydelsefulla områden**

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

### *Intäktsredovisning*

Nettoomsättningen uppgår till 264 MSEK och är en väsentlig post i resultaträkningen.

Bolaget har olika intäktsslag som till största del består av nyförsäljning och reservdelsförsäljning av varor. Intäkter från varuförsäljning redovisas i takt med att prestationsåtaganden uppfyllts vilket i regel sker i samband med att väsentliga risker och förmåner övergår till köparen. I regel sker detta vid en tidpunkt men det förekommer också projekt där intäkter redovisas över tid. Verksamheten är transaktionsintensiv vilket ställer krav på redovisning, uppföljning och intern kontroll.

Mot bakgrund av ovan har vi betraktat intäktsredovisningen, med fokus på fullständighet och periodisering, som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

För ytterligare information och beskrivning av området, se not 3 samt redovisnings- och värderingsprinciper i not 2 i årsredovisningen.

### *Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området*

Våra revisionsåtgärder har omfattat, men inte uteslutande utgjorts av nedan aktiviteter. Vi har:

- Kartlagt bolagets rutiner och utvärderat interna kontroller kopplat till intäktsredovisning vilket även inkluderar de IT-system som används.
- Granskat ett urval av transaktioner mot underliggande avtal, fakturor och betalningar.

- Stickprovsvis testat enskilda transaktioner mot underlag för att kontrollera att intäkterna redovisas efter att prestationsåtaganden uppfyllts.
- Genomfört marginalanalyser samt analyserat intäkterna mot tidigare år samt budget.
- Granskat värderingen av bolagets kundfordringar för redovisade intäkter per bokslutsdagen.
- Läst och utvärderat den information som presenteras i årsredovisningen och prövat om den ger tillräcklig information enligt IFRS och RFR2

### *Värdering av varulager*

Varulagret uppgår till 124 MSEK och utgörs av råvaror och andra insatsvaror, produkter i arbete och färdigvarulager. Lagervärdet utgör en väsentlig post i balansräkningen och värderingen av varulagret är viktig för att bruttovinsten ska vara rättvisande.

Varulagret värderas enligt lägsta värdets princip. Bolaget har egen tillverkning och säljer sina varor till ett fåtal kunder. Bolagets produkter har i likhet med de flygplan som produkterna installeras i förhållandevis lång livslängd men industrin är också hårt reglerad och komplex vilket gör att det finns en inneboende risk för inkurans. Inkuransen och följaktligen värderingen av varulagret inkluderar löpande företagsledningens bedömningar varför vi betraktar detta som ett särskilt betydelsefullt område i revisionen.

För ytterligare information och beskrivning av området, se not 15 samt redovisnings- och värderingsprinciper i not 2 i årsredovisningen.

### *Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området*

Våra revisionsåtgärder har omfattat, men inte uteslutande utgjorts av nedan aktiviteter. Vi har:

- Kartlagt bolagets rutiner och utvärderat interna kontroller kopplat till varulagerredovisning vilket även inkluderar de IT-system som används.
- Genomfört analytisk granskning av bruttovinster och omsättningshastigheter.
- Stickprovsvis testat råmateriallager mot faktiska inköspriser.
- Utvärderat rimligheten i produktkalkyler för produkter i arbete och färdigvarulager.
- Tagit del av och utvärderat de modeller som bolaget använder för att bedöma eventuell inkurans samt utmanat företagsledningen i de antaganden som gjorts.
- Härlett information som har lämnats i årsredovisningens tilläggsupplysningar till bokföring och annan underliggande dokumentation.
- Läst och utvärderat den information som presenteras i årsredovisningen och prövat om den ger tillräcklig information enligt IFRS och RFR2.

### **Annan information än årsredovisningen**

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 1-56 samt 108-112. Den andra informationen består även av ersättningsrapporten som vi inhämtade före datumet för denna revisionsberättelse. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

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

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

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

### **Styrelsens och verkställande direktörens ansvar**

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

### **Revisorns ansvar**

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

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för CTT Systems AB (publ) för år 2025 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsd i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till bolaget enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av bolagets egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

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

Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsd i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar](http://www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att Esef-rapporten har upprättats i enlighet med 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta Esef-rapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

### Revisorns ansvar

Vår uppgift är att uttala oss med rimlig säkerhet om Esef-rapporten i allt väsentligt är upprättad i ett format som uppfyller kraven i 16 kap. 4 a § lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden, på grundval av vår granskning.

RevR 18 kräver att vi planerar och genomför våra granskningsåtgärder för att uppnå rimlig säkerhet att Esef-rapporten är upprättad i ett format som uppfyller dessa krav.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en granskning som utförs enligt RevR 18 och god revisionsd i

Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i Esef-rapporten.

Revisionsföretaget tillämpar International Standard on Quality Management 1, som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta bevis om att Esef-rapporten har upprättats i ett format som möjliggör enhetlig elektronisk rapportering av årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgär-

der som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i rapporteringen vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur styrelsen och verkställande direktören tar fram underlaget i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen omfattar också en utvärdering av ändamålsenligheten och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens antaganden.

Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen validering av att Esef-rapporten upprättats i ett giltigt XHTML-format och en avstämning av att Esef-rapporten överensstämmer med den granskade årsredovisningen.

## REVISORNS GRANSKNING AV BOLAGSSTYRNINGSRAPPORTEN

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidorna 80-89 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Vår granskning har skett enligt FAR:s uttalande RevR 16 Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten. Detta innebär att vår granskning av bolagsstyrningsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionsd i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för våra uttalanden.

En bolagsstyrningsrapport har upprättats. Upplysningar i enlighet med 6 kap. 6 § andra stycket punkterna 2–6 årsredovisningslagen samt 7 kap. 31 § andra stycket samma lag är förenliga med årsredovisningens och övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen.

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB utsågs till CTT Systems AB (publ)s revisor av bolagsstämman den 8 maj 2025 och har varit bolagets revisor sedan årsstämman 4 maj 2023.

Stockholm den dag som framgår av vår elektroniska signatur

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB

**Andreas Skogh**

*Auktoriserad revisor*

# ORDLISTA

<b>ACJ</b>	Airbus Corporate Jet
<b>ATP</b>	Acceptance Test Procedure
<b>BBJ</b>	Boeing Business jet, ursprungligen baserat på Boeing 737 men numera även andra modeller
<b>BFE</b>	Buyer Furnished Equipment. Valbar utrustning tillhandahållen av kunden/flygbolaget för montering under flygplanets tillverkning
<b>Business class</b>	Kabinsektion för affärsresenärer
<b>Business jet</b>	Jetflygplan konfigurerat enbart för affärsresenärer
<b>CAGR</b>	Compact Aggregated Growth Rate, den genomsnittliga årliga tillväxten under en viss tidspunkt uttryckt i %
<b>C-check</b>	Det årliga underhållet på ett flygplan
<b>Checktid</b>	Ca en vecka med ungefär 12-18 månaders mellanrum
<b>Completion Center</b>	"Flygplansverkstad" – modifierar, specialinreder VIP-flygplan
<b>Crew rest areas/bunks</b>	Besättningens viloutrymmen, mycket litet rum med sängar
<b>CRJ</b>	Canadair Regional Jet
<b>D-check</b>	En genomgripande inspektion, underhåll och reparation av flygplanskropp, system och (strukturcheck) komponenter. Utförs med fyra till åtta års mellanrum beroende på flygplanstyp. Checktid ca en månad
<b>EASA</b>	European Aviation Safety Agency, det Europeiska luftfartsverket
<b>EB</b>	Engineering Bulletin
<b>FAA</b>	Federal Aviation Administration, det Amerikanska luftfartsverket
<b>Flag carrier</b>	Nationellt flygbolag t ex SAS (Sverige) eller Lufthansa (Tyskland)
<b>Flight deck</b>	Cockpit, piloternas arbetsplats
<b>Hub</b>	Större flygplass med matartrafik till/från mindre flygplatser
<b>IP</b>	Initial Provisioning, reservdelsleveranser till kunder (flygbolag) på t ex Boeing 787 inför leverans av planet
<b>IR</b>	Investor relations
<b>Launch Customer</b>	Förstkund på nytt flygplanssystem
<b>Long haul flights</b>	Långdistansflygningar
<b>Narrow-body</b>	Flygplan med smal kropp, endast en mittgång (t ex Boeing 737)
<b>OEM</b>	Original Equipment Manufacturer. När system utvecklas specifikt för en flygplanstillverkare och sedan säljs vidare av flygplanstillverkaren
<b>Pad</b>	Utbytbar fuktdyna av glasfiberstruktur med specialutformade luftkanaler till CTTs luftfuktare
<b>Pax</b>	Passagerare
<b>Pax density</b>	Passagerartäthet, andel utnyttjande platser av tillgängliga i planet
<b>Private jet</b>	Samlingsnamn för VIP + Business jet
<b>Regional jet</b>	Jetdrivna passagerarplan som tar mellan 30 och 100 passagerare på kortare distanser
<b>Retrofit</b>	Montering av utrustning i flygplan efter att de har levererats från tillverkaren (Boeing och Airbus) till flygbolaget
<b>SFE</b>	Supplier Furnished Equipment. Valbar utrustning tillhandahållen av flygplanstillverkaren för montering under flygplanets tillverkning
<b>Short haul</b>	Kortdistansflygningar
<b>STC</b>	Supplement Type Certificate – certifikat som intygar att ett system är godkänt ur luftvärdighetssynpunkt av luftfartsmyndighet (EASA, FAA)
<b>TC</b>	Typcertifikat som visar ett flygplans godkända grundkonfiguration
<b>Test rigg</b>	"Prov rigg" för tester av luftfuktare eller Zonal Dryer i laboratoriemiljö
<b>Wide-body</b>	Flygplan med bred kropp, två gånger (t ex A350, A380 och Boeing 787)
<b>VIP</b>	Aircraft Private jet-flygplan eller Corporate Jet med exklusiv inredning

# AKTIEÄGARINFORMATION

## Årsstämma

Årsstämman äger rum torsdagen den 7 maj 2026 kl. 17.00 i bolagets lokaler, Brukslagarvägen 5, Nyköping. Aktieägare som vill delta i stämman på plats eller genom poströstning ska:

- vara införda i den av Euroclear Sweden AB förda aktieboken senast den 28 april 2026
- anmäla sitt deltagande till CTT senast den 30 april 2026, om deltagande på plats eller genom att avge sin poströst enligt instruktionerna i kallelsen

För ytterligare information, se <https://www.ctt.se/investors/corporategovernance/annual-general-meeting/>

## Valberedning

Valberedningen har till uppgift att förbereda val av ordförande och övriga ledamöter i styrelsen, val av revisor, val av ordförande vid bolagsstämma, arvodesfrågor och därtill hörande frågor. Inför årsstämman 2026 utgörs valberedningen av Christian Lindström Lage (SEB Investment Management), Malin Björkmo (Handelsbanken fonder), Jonathan Schönback (ODIN Fonder) samt Tomas Torlöf (Trulscow Förvaltning AB) som ordförande.

## Utdelning

Som avstämningsdag för utdelning föreslås måndagen den 11 maj 2026. Om årsstämman beslutar i enlighet med förslaget, beräknas utdelning kunna utbetalas genom Euroclear Sweden ABs försorg torsdagen den 15 maj 2026.

## Aktieägarinformation

För ytterligare information vänligen kontakta Markus Berg, CFO, på tel +46(0)10 457 32 05 eller via mejl [markus.berg@ctt.se](mailto:markus.berg@ctt.se)

För mer information se: [www.ctt.se](http://www.ctt.se)

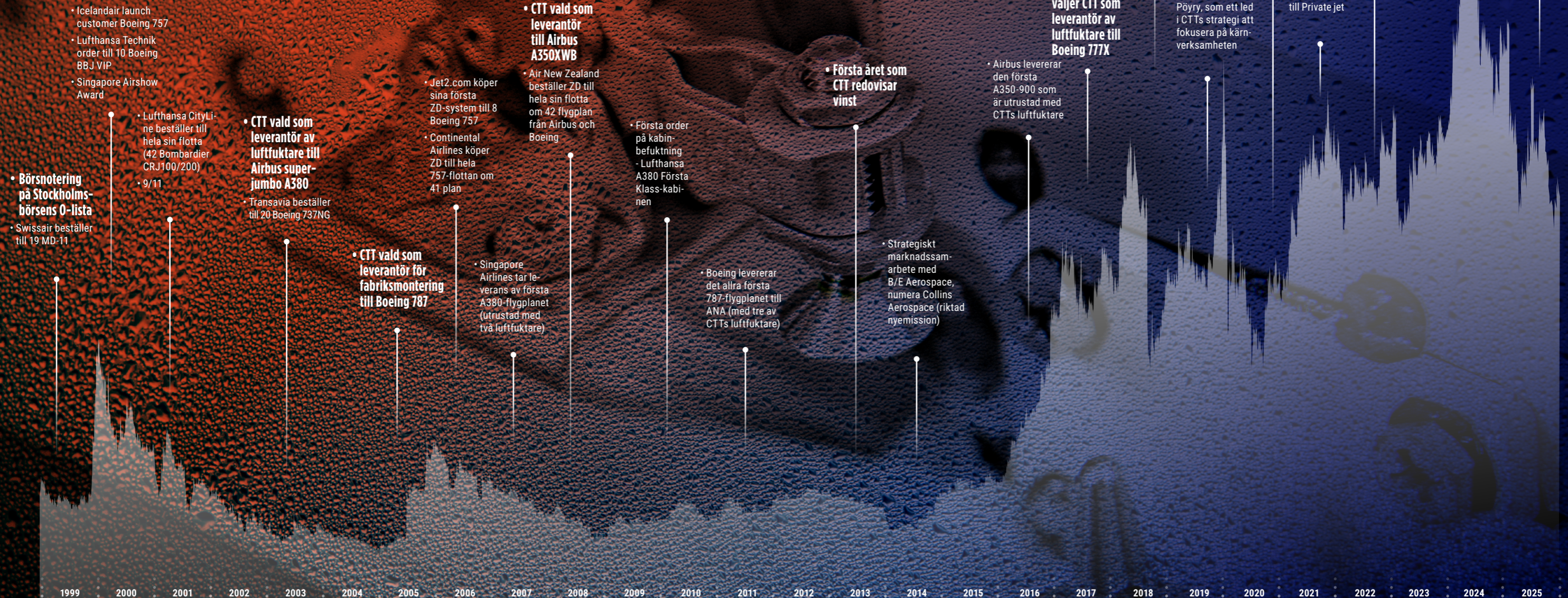
Årsredovisningen finns från och med 2022 enbart i digitalt format.

## FINANSIELL KALENDER

Delårsrapport jan–mar	<b>28 april 2026</b>
Delårsrapport apr–jun	<b>21 juli 2026</b>
Delårsrapport jul–sep	<b>27 oktober 2026</b>
Bokslutskommuniké 2026	<b>5 februari 2027</b>

# HISTORIK

## AKTIEUTVECKLING OCH VIKTIGA HÄNDELSER I CTTs HISTORIA



1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025



**CTT Systems AB**

Brukslagarvägen 5, Box 1042, SE-611 29 NYKÖPING

Org.nr. 556430-7741

+46 (0) 10 457 32 00

[info@ctt.se](mailto:info@ctt.se)