

# Årsredovisning 2025



HEDIN MOBILITY GROUP

We  
enable  
mobility

# Innehållsförteckning

---

<b>4</b>	<b>Intro</b>	<b>48</b>	<b>Förvaltningsberättelse</b>
6	Hedin Mobility Group i korthet	50	Allmänt om verksamheten
9	2025 i korthet	52	Risker
10	Urval av händelser under året	53	Omsättning och resultat
13	VD har ordet	55	Vinstdisposition
<b>14</b>	<b>Affären</b>	<b>56</b>	<b>Hållbarhetsrapport</b>
16	En marknad i förändring	57	Allmänna upplysningar
18	Ökat fokus på cirkulär verksamhet	80	Miljömässiga upplysningar
19	Geografiska marknader	91	Rapportering enligt EU:s taxonomi
20	Så skapar vi värde	96	Information om samhällsansvar
<b>22</b>	<b>Verksamheten</b>	110	Information om bolagsstyrning
24	Distribution	<b>120</b>	<b>Finansiella rapporter och noter</b>
32	Retail	122	Finansiella rapporter, koncernen
36	Mobility Solutions	127	Noter till koncernens finansiella rapporter
41	Investeringar	151	Finansiella rapporter, moderföretaget
42	Koncernstruktur	156	Noter till moderföretagets finansiella rapporter
45	Styrelse och ledande befattningshavare	163	Styrelsens underskrifter
46	Femårsöversikt	164	Revisionsberättelse
		168	Granskningsberättelse av hållbarhetsrapport
		170	Definitioner och nyckeltal

---

Hedin Mobility Groups formella årsredovisning presenteras på sidorna 48–163. Sidorna 48–55 och 120–162 har reviderats av koncernens revisorer. Hållbarhetsredovisningen, som utgör en del av förvaltningsberättelsen, finns integrerad i denna rapport på sidorna 56–119. Revisorerna har genomfört en översiktlig granskning av hållbarhetsredovisningen.

# Intro

- ▶ Hedin Mobility Group i korthet  
6-8
- ▶ 2025 i korthet  
9
- ▶ Urval av händelser under året  
10-11
- ▶ VD har ordet  
13

Entré



# En ledande europeisk mobilitetsleverantör

Historien om Hedin Mobility Group tar sin början 1985 när far och son Ingemar och Anders Hedin köper Philipsons Bil i Borås. I.A. Hedin Bil grundas och säljer första året cirka 800 fordon och omsätter 45 miljoner kronor. 40 år senare är vi idag en av Europas största mobilitetsleverantörer med cirka 90 miljarder kronor i omsättning och 260 000 sålda fordon under året som gick.



## Våra affärsområden

### ► Distribution

Vi agerar som importör och/eller distributör för 15 fordonsvarumärken på marknader runt om i Europa där vi distribuerar fordon till såväl egna som externa återförsäljare.

Vår distributionsverksamhet omfattar även grossistförsäljning och distribution av reservdelar, tillbehör, däck och fälgar, samt logistiklösningar.

### ► Retail

Med över 310 egna anläggningar i 12 länder, som erbjuder kunder helhetslösningar för nya och begagnade fordon från mer än 50 märken, är vi en av Europas största fordonsåterförsäljare.

### ► Mobility Solutions

Inom Mobility Solutions adresserar vi nya användarbehov och försäljningsmodeller inom fordonsbranschen genom att tillhandahålla och utveckla innovativa tjänster.

Vår verksamhet omfattar därtill Hedin IT, som förser koncernen med avancerad drift, support och digital utveckling, samt strategiska investeringar i Lasingoo Sverige, Casi Group och Mercedes-Benz Financial Services Slovakia.

# 13

LÄNDER MED  
LOKAL NÄRVARO

# 310+

ANLÄGGNINGAR

# 800+

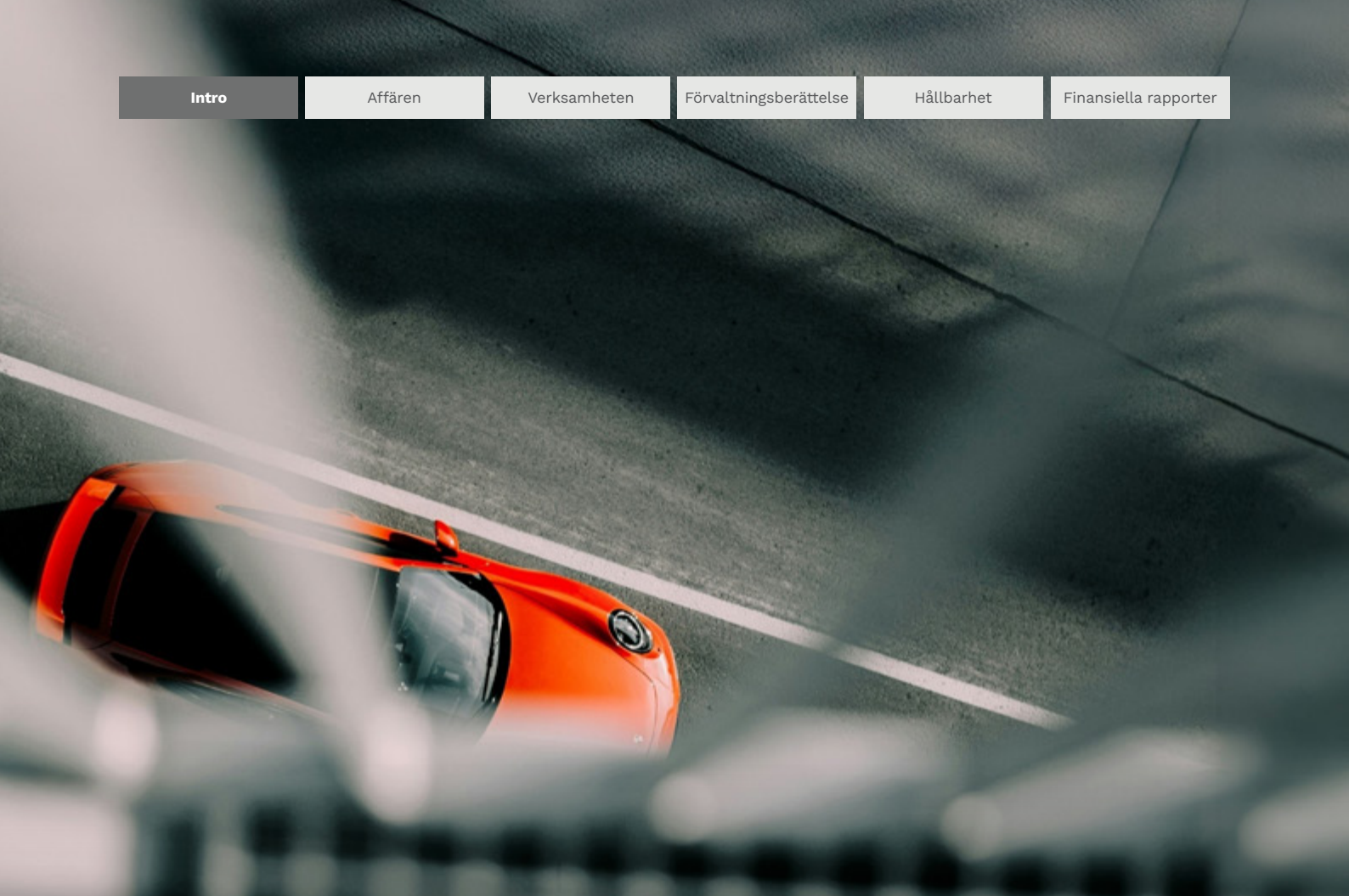
FÖRSÄLJNINGSTÄLLEN

# 50+

FORDONSMÄRKEN  
VI REPRESENTERAR

# ~11 000

ANSTÄLLDA



## Syfte

Vårt syfte är att göra mobilitet enkel, tillgänglig och till en naturlig del av människors vardag – idag och för kommande generationer. Med mod och engagemang som drivkraft skapar vi värde för kunder och andra intressenter, samtidigt som vi bygger en miljö där varje medarbetare ges möjlighet att bidra till och forma vår gemensamma framgång.

## Strategi

Vår strategi är att driva lönsam tillväxt i värdekedjan genom att:

- Stärka kundvärdet och öka andelen återkommande intäkter inom eftermarknad och mobilitet
- Förbättra operativ effektivitet och kapitalanvändning
- Stödja utvecklingen mot mer hållbar mobilitet och cirkulära flöden där detta är affärsmässigt relevant

## Affärsmodell

Vår affärsmodell bygger på en integrerad närvaro i flera led av fordons- och mobilitetsvärdekedjan. Genom import och distribution, återförsäljning, eftermarknadstjänster och mobilitetstjänster skapar koncernen kundvärde genom fordonets hela livscykel.

## Värdegrund

Våra värderingar vägleder oss i hur vi bedriver vår verksamhet, hur vi bemöter våra kunder och partners, och hur vi samarbetar som kollegor.

### PASSION

- ✓ For mobility
- ✓ For people
- ✓ For learning

### COURAGE

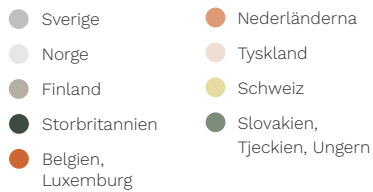
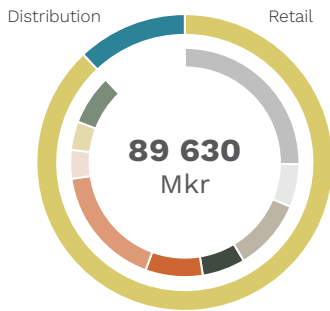
- ✓ Dare to challenge
- ✓ Make it happen
- ✓ Take ownership

### IMPACT

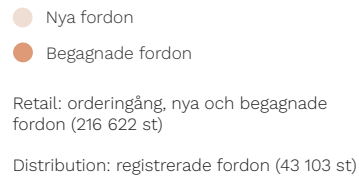
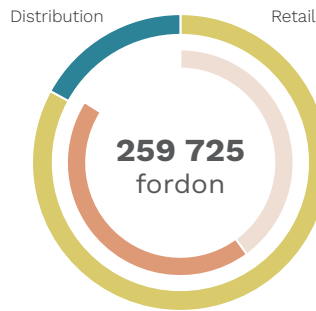
- ✓ Always exceed
- ✓ Work smart
- ✓ Shape the future

# 2025 i korthet

## NETTOOMSÄTTNING



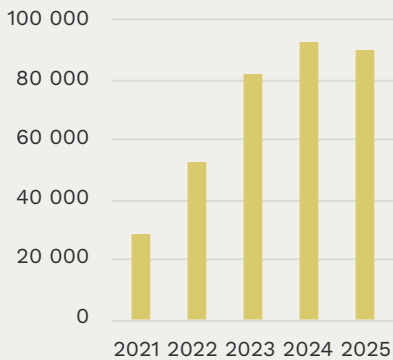
## SÅLDA FORDON



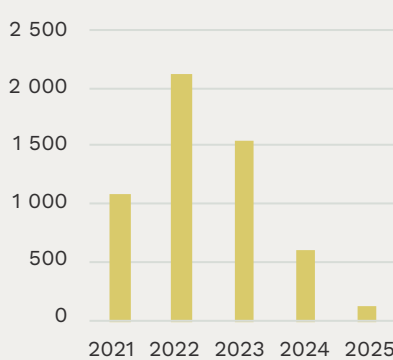
## MEDELTALET ANSTÄLLDA



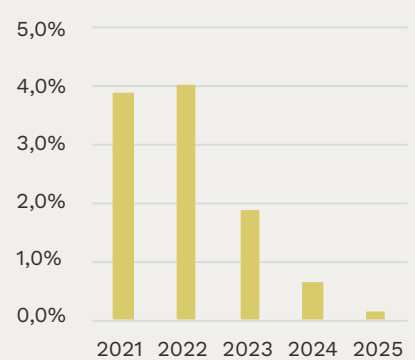
## NETTOOMSÄTTNING (MKR)



## OPERATIVT RÖRELSERESULTAT (MKR)



## OPERATIV RÖRELSEMARGINAL (%)



## Urval av händelser under året

### ▶ Stärkt distributionserbjudande

Under året stärkte vi koncernens distributionsverksamhet med tre nya varumärken. Vi utsågs till importör och distributör för XPENG i Schweiz, Tjeckien och Slovakien – samt till exklusiv distributör för NIO Groups varumärken NIO och firefly i Belgien och Luxemburg.

### ▶ Hedin Automotive som samlat retailvarumärke

Under 2025 slutfördes arbetet med att samla koncernens retailverksamhet under det gemensamma varumärket Hedin Automotive. Detta innebär att vi har en fullt konsoliderad retailaffär under ett enhetligt varumärke på alla marknader.

### ▶ Fortsatt fokus på konsolidering och effektivisering

Genomförandet av de strukturella och operativa effektiviseringar som inleddes 2024 fortsatte under 2025. Åtgärdsprogrammet omfattar hela koncernen och syftar till att minska kostnader samt skapa en mer sammanhållen struktur och optimerade processer.

### ▶ Strategisk genomgång av framtida tillväxtmöjligheter

Under hösten 2025 inledde Hedin Mobility Groups styrelse en strategisk genomgång för att utvärdera möjliga vägar att stödja koncernens framtida tillväxt och stärka aktieägarvärdet.


### ▶ Expansion av Carstore

Carstore fortsatte sin expansion under året. Genom nya etableringar, utökningar av befintliga anläggningar och digital utveckling stärktes närvaron i Sverige, Norge och Finland. Under året lanserades även Carstore Auction, en digital auktionsplattform för B2B-handel, i Slovakien och Tjeckien.

### ▶ Lansering av Hedin Automotive Lease

Vi lanserade Hedin Automotive Lease i samarbete med Arval, en ledande aktör inom operationell leasing och mobilitetslösningar. Tjänsten erbjuder en helhetslösning för operationell leasing till både företag och privatkunder.



A photograph of a person wearing a bright red puffer jacket and a black beanie, looking out of the open window of a white car. The car is parked on a snowy, mountainous landscape under a cloudy sky. The person's reflection is visible in the side mirror. The overall mood is serene and cold.

*“Vår geografiska närvaro tillsammans med bredden i vår affär är koncernens stora styrka”*

VD har ordet

## Starkare utgångsläge efter ett år av anpassning

2025 var ett utmanande år för Hedin Mobility Group. Marknaden präglades av fortsatt osäkerhet, svag efterfrågan och pressade marginaler. För helåret minskade koncernens nettoomsättning till 89,6 miljarder kronor (92,3) och det operativa rörelseresultatet till 132 Mkr (419).

Utvecklingen drivs i grunden av efterfrågan. I stora delar av Europa ligger totalmarknaden, när detta skrivs i början av 2026, kvar på historiskt låga nivåer, vilket påverkar både volymer och lönsamhet i retailaffären. Samtidigt har begagnatmarknaden i många länder präglats av ett stort utbud och pressade marginaler, särskilt inom elbilssegmentet. Servicemarknaden är stabil, men väger inte upp den svaga fordonsförsäljningen.

### Minskad nettoskuld och balanserade lagernivåer

Mot denna bakgrund har vårt fokus under året varit att stärka de delar av verksamheten vi kan påverka. De åtgärder inom konsolidering och effektivisering som vi har genomfört ger effekt och under 2025 minskade de operativa kostnaderna med cirka 1,5 miljarder kronor brutto.

Parallellt har vi arbetat med att optimera balansräkningen. Balansomslutningen har minskat och nettoskulden reducerades med cirka 1 miljard kronor under 2025. Lagernivåerna är mer balanserade och exponeringen mot återköp och restvärdesåtaganden i retailaffären minskar successivt, vilket bidrar till en mer hållbar modellmix.

### Nya distributionspartnerskap

Samtidigt har vi fortsatt att utveckla verksamheten. Inom distribution har portföljen utökats med de nya varumärkena XPENG samt NIO och firefly, samtidigt som befintliga partnerskap har vidareutvecklats. Inom retail har vi slutfört arbetet med att samla verksamheten under varumärket Hedin Automotive, vilket skapar en mer enhetlig struktur och bättre förutsättningar för effektiv styrning.

Under året har styrelsen även initierat en strategisk genomgång för att utvärdera möjliga vägar att stödja koncernens långsiktiga utveckling. Arbetet pågår och är inriktat på att ytterligare stärka vår position som en betydande europeisk mobilitetspartner.

### Bättre rustade efter ett år av konsolidering

Vi går in i 2026 med ett bättre grepp om det vi kan påverka. Fokus ligger på att steg för steg förbättra resultat och kassaflöde genom fortsatt effektivisering och anpassning av verksamheten till det rådande marknadsläget.

Vår geografiska närvaro på flera europeiska marknader tillsammans med bredden i vår affär – från distribution och försäljning av fordon till ett komplett servicemarknads-erbjudande – är koncernens stora styrka. Efter ett år av anpassning och konsolidering står vi bättre rustade. Det innebär inte att förutsättningarna har förändrats i grunden, men att vi går vidare med en mer balanserad struktur och bättre förutsättningar att hantera variationer i efterfrågan över tid.

Jag vill avsluta med att tacka våra medarbetare för deras arbete under året. I en utmanande miljö har engagemang och genomförandekraft varit avgörande för att driva förändring i hela koncernen.



Anders Hedin

# Affären

- ▶ En marknad i förändring  
16-17
- ▶ Ökat fokus på cirkulär verksamhet  
18
- ▶ Geografiska marknader  
19
- ▶ Hur vi skapar värde  
20-21



# En marknad i förändring

Fordonsbranschen är under stark förändring, pådrivet av både branschspecifika och globala trender. Här nedan har vi sammanställt några av dessa och hur vi förhåller oss till dem för att fortsätta utvecklas och behålla vår position som en ledande mobilitetsleverantör.

## 01.

### Elektrifiering

Elektrifieringen av fordonsflottorna fortsätter att öka i Europa, men utvecklingstakten varierar mellan olika marknader beroende på geografi, köpkraft, incitament och lokala policybeslut. Vissa länder visar stark tillväxt, medan andra utvecklas långsammare till följd av ekonomiska förutsättningar och begränsad laddinfrastruktur. Den första vågen av begagnade elbilar har nu etablerat sig på marknaden, vilket bidrar till ett växande utbud och större prisvariationer.

Elektrifieringen påverkar hela värdekedjan och skapar både nya affärsmöjligheter och operativa utmaningar. Efterfrågan på elfordon drivs av konsumenternas ökade intresse för hållbar mobilitet, företagens investeringar i elektrifierade flottor, politiska stimulanser samt EU:s långsiktiga mål om i praktiken nollutsläpp för nya bilar från 2035. Regelutvecklingen är samtidigt i förändring, med en pågående översyn av CO<sub>2</sub>-kraven som kan påverka marknadens takt men inte förändrar den övergripande riktningen mot elektrifiering. Skillnaderna mellan marknaderna innebär att elektrifieringen utvecklas i olika faser, vilket ställer krav på anpassade erbjudanden och lokala strategier.

Utvecklingen av laddinfrastruktur fortsätter att vara en avgörande möjliggörare. Flera regioner ligger i framkant med väl utbyggda nätverk, medan andra har en betydande resa kvar för att möta den ökande efterfrågan och skapa en jämnare geografisk tillgänglighet.



#### Hur vi agerar:

*Med en av Europas mest omfattande varumärkesportföljer erbjuder vi ett brett utbud av elektrifierade fordon över olika segment och prisklasser. Vi representerar flera renodlade elbilmärken och stärker kontinuerligt vår position som ledande distributör och återförsäljare av elektriska fordon. För att stödja övergången till elektrifiering har vi lanserat Hedin Supercharge, som erbjuder snabb och smidig laddning för kunder på den svenska marknaden, samtidigt som vi förbereder för framtida etableringar även utanför Sverige. Parallellt utvecklar vi vår servicemarknadsaffär för att möta förändrade kundbehov i takt med att elbilar utgör en större andel av fordonsflottan. Detta inkluderar investeringar i utbildning, nya tekniska lösningar och innovativa tjänster som möter framtidens krav.*

## 02.

### Digitalisering

Digitaliseringen omvandlar bilindustrin i snabb takt, vilket påverkar allt från fordonens tekniska innehåll och uppkopplingsmöjligheter till försäljnings- och servicetjänster. Denna transformation skapar nya krav på både arbetssätt och erbjudanden. Konsumenternas beteenden förändras i takt med ökade möjligheter att kombinera digital och fysisk närvaro genom hela köpresan, och förväntningarna på en sömlös upplevelse fortsätter att stiga.



#### Hur vi agerar:

*Vi har under flera år fokuserat på digitala affärsmodeller och egen teknikutveckling. Hedin IT arbetar koncernövergripande med avancerad utveckling av digitala tjänster och system som möjliggör för kunder att leasa och köpa fordon online, boka service och få support. Vi utvecklar en integrerad köpupplevelse där digital research kombineras med fysiska besök i våra anläggningar. I detta ingår även "phygitala" showroom-koncept, där digital konfiguration och rådgivning förstärker den fysiska upplevelsen.*

*Våra lösningar är utformade för att möta kundernas krav på enkelhet och flexibilitet genom hela köpresan. Genom att kontinuerligt investera i våra digitala plattformar och arbetssätt strävar vi efter att erbjuda en transparent och effektiv kundupplevelse som bygger förtroende och lojalitet.*

## 03.

## Nya distributions- och säljmodeller

Biltillverkarnas arbete med nya distributions- och försäljningsmodeller fortsätter, men utvecklingen går åt olika håll. Vissa tillverkare går fullt in i agentmodellen, där kunden köper direkt från importören medan återförsäljaren fungerar som förmedlare. Samtidigt väljer andra att backa från agentmodellen och i stället satsa på mer flexibla eller marknadsanpassade lösningar.

I denna utveckling ökar kraven på optimerade försäljningsnätverk och förmågan att skapa en sammanhängande kundupplevelse oavsett modellval eller kanalstruktur.



### Hur vi agerar:

*Under de senaste åren har vi expanderat avsevärt som importör och distributör och har i dag en stark närvaro i värdekedjan från distribution till eftermarknad. I kombination med vår omfattande närvaro som återförsäljare på tolv europeiska marknader är vi väl positionerade att verka framgångsrikt inom både traditionella, agentbaserade och nya hybridmodeller – och att anpassa oss när tillverkarnas strategier förändras.*

## 04.

## Skiftande kundbehov

Kundernas preferenser fortsätter att förändras i takt med ekonomiska förutsättningar och nya mobilitetslösningar. Samtidigt som många konsumenter och företag fortfarande föredrar att äga sina fordon, ökar intresset för paketerade erbjudanden och flexibla finansieringslösningar som alternativ till kontantköp och traditionella billån. Bildelning har inte vuxit i den takt som tidigare antagits, och utvecklingen varierar mellan olika marknader.

De utmanande ekonomiska tiderna påverkar också kundernas val, vilket bland annat bidrar till en starkare efterfrågan på begagnade bilar. Kraven på säkerhet, komfort, kostnadseffektivitet och minskad klimatpåverkan fortsätter samtidigt att styra både produktutbudet och utvecklingen av nya mobilitetstjänster.



### Hur vi agerar:

*Våra verksamheter inom Mobility Solutions erbjuder både privat- och företagskunder moderna och flexibla sätt att använda fordon. Vi breddar kontinuerligt vårt utbud för att möta förändrade beteenden, inklusive ökad efterfrågan på begagnade och paketerade lösningar, och integrerar våra tjänster genom strategiska investeringar som stärker vårt mobilitetserbjudande.*

## 05.

## Ökad konsolidering

Konsolideringen inom återförsäljarledet har fortsatt de senaste åren, delvis som en följd av att tillverkare prövar nya distributionsmodeller. Samtidigt driver ökad effektivitet i distributionskedjan fler aktörer mot multibrand-strategier som gör det möjligt att nyttja resurser och kompetens över fler verksamhetsenheter. Större återförsäljare använder sina skalfördelar för att stärka lönsamhet och konkurrenskraft, leverera högre kundvärde och skapa stabil avkastning.




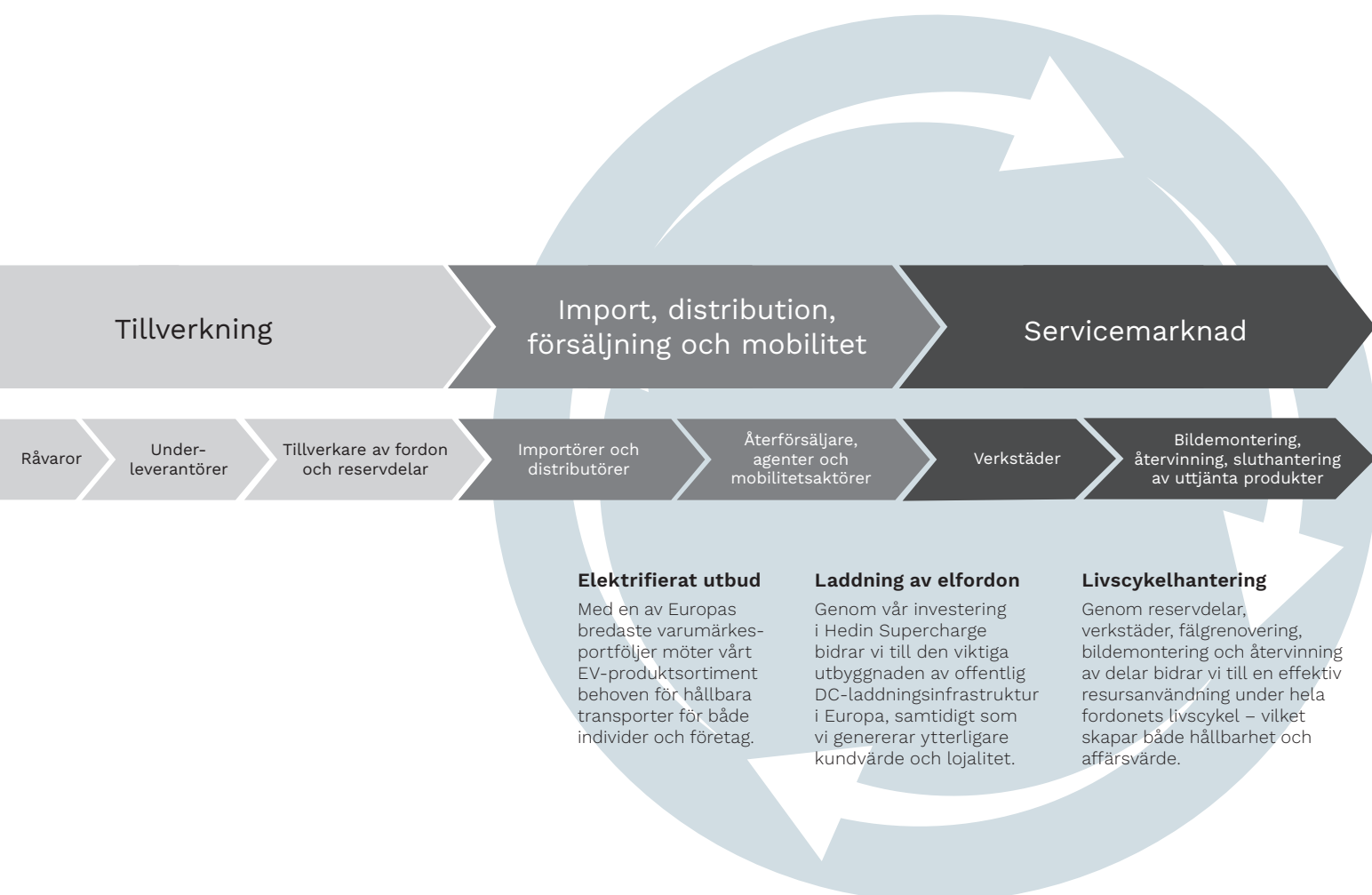
### Hur vi agerar:

*Vi har haft en hög förvärvstakt de senaste åren och är i dag en av Europas största återförsäljare. Genom expansionen av vår distributionsaffär har vi dessutom avsevärt stärkt vår position som en pålitlig samarbetspartner till fordonstillverkarna.*

# Ökat fokus på cirkulär verksamhet

Vår närvaro i värdekedjan sträcker sig från import och distribution av nya fordon till återvinning av delar från bilar som nått slutet på sin livscykel. Med en framträdande position i vår bransch och våra lokala marknader ser vi vårt ansvar och möjlighet att bidra till en hållbar utveckling genom cirkulär affärsverksamhet.

 Hedin Mobility Groups närvaro i bilbranschens värdekedja



# Geografiska marknader















































**Distribution**  
s. 24



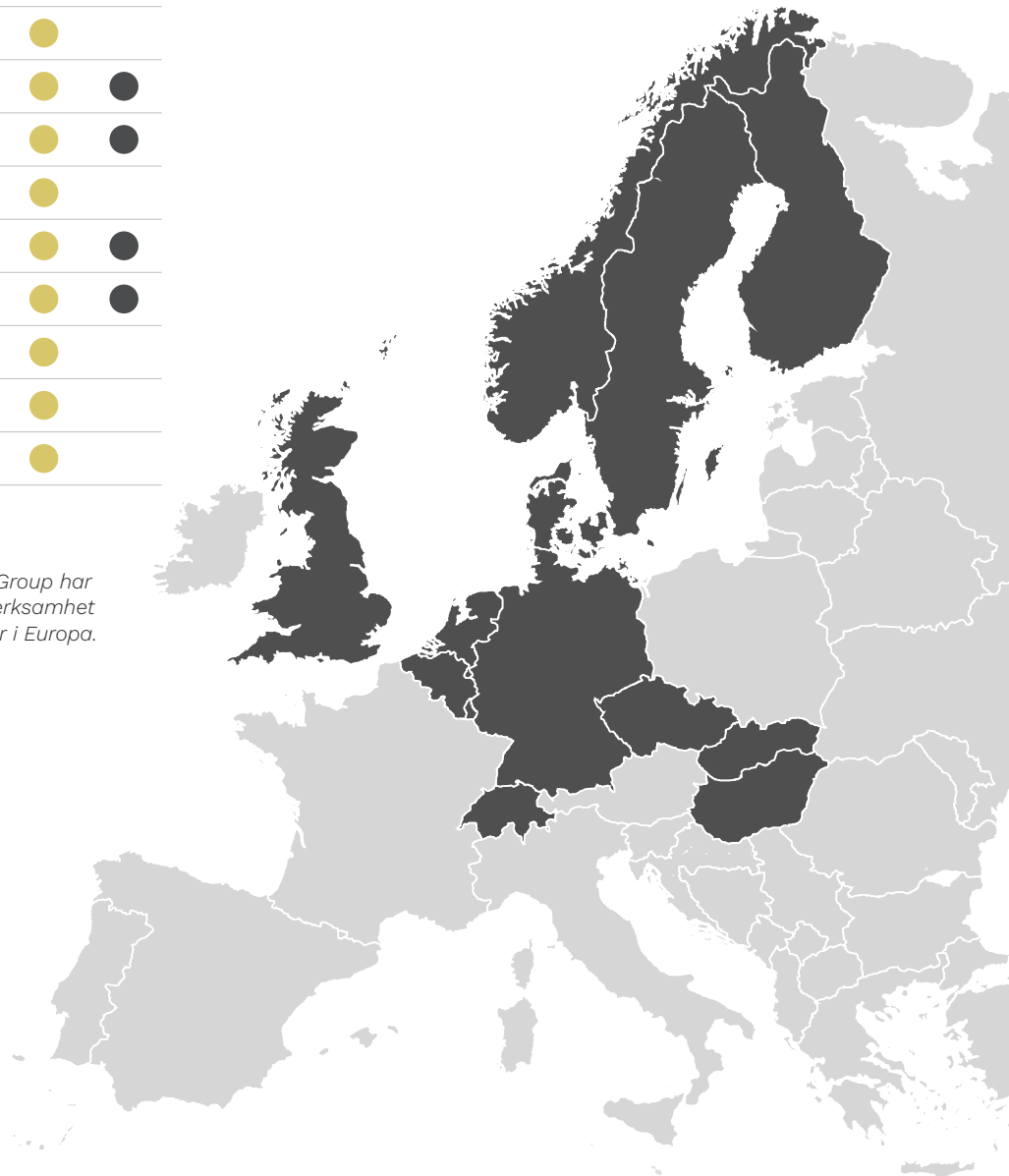
**Retail**  
s. 32



**Mobility Solutions**  
s. 36

 Sverige			
 Norge			
 Finland			
 Danmark			
 Storbritannien			
 Belgien			
 Nederländerna			
 Luxemburg			
 Tyskland			
 Schweiz			
 Slovakien			
 Ungern			
 Tjeckien			

Kartan visar länder där Hedin Mobility Group har verksamhet. Genom vår distributionsverksamhet når vi dessutom flera andra marknader i Europa.



# Så skapar vi värde

## ► Våra resurser

### SOCIALT OCH RELATIONSKAPITAL

Hundratusentals kunder, samt relationer med generalagenter, tillverkare, fastighetsägare, samarbetspartners, leverantörer och beslutsfattare som vi träffar genom fysiska och digitala möten samt via andra digitala kanaler såsom våra sajter samt sociala medier.

### IMMATERIELLT KAPITAL

Leasingavtal i vår kundstock med avtalskunder inom leasing skapar långsiktiga kundrelationer och återkommande intäkter. Serviceabonnemang samt förvarade hjul i våra däckhotell och fälgagningsverkstäder utgör grunden för förmånliga erbjudanden som syftar till att förenkla bilägandet för våra kunder. Våra samarbetspartners förser oss med produkter och tjänster som följer den teknologiska utvecklingen och skapar värde för både våra kunder och medarbetare.

### HUMANKAPITAL

11 000 medarbetare i 13 länder, med stor erfarenhet och hög kompetens inom vitt skilda områden, och som alla aktivt bidrar till att ge våra kunder en bättre upplevelse och utveckla Hedin Mobility Group vidare.

### MATERIELLT KAPITAL

Fler än 310 anläggningar i 12 länder där våra kunder kan träffa oss för att få hjälp med sitt köp av ny eller begagnad bil, tillbehör, tvätt, service och reparation av sin bil samt andra behov för att förenkla sitt bilägande.

### FINANSIELLT KAPITAL

Finansiering av bolagets rörelse kommer från aktieägare, långivare, investerare och leverantörer.

## ► Vår affärsmodell

### VAD VI GÖR

Vi skapar kundvärde genom en integrerad närvaro i flera led av fordons- och mobilitetsvärdekedjan – från import och distribution till återförsäljning, servicemarknad och mobilitetstjänster.

### HUR VI GÖR DET

Genom att stärka kundrelationer och återkommande intäkter, förbättra operativ effektivitet och kapitalanvändning samt utveckla erbjudandet i takt med förändrade kundbehov och en mer hållbar mobilitet, där detta är affärsmässigt relevant.



## ▶ Det vi skapar

# 259 725

SÅLDA FORDON 2025

# 12 119

ARBETSTILLFÄLLEN  
(GENOMSnitt 2025)

# 126

LADDPUNKTER

## ▶ Utfall

### FÖR SAMHÄLLET

- Skatteintäkter och arbetstillfällen
- Infrastruktur för laddning av elfordon

### FÖR CIRKULÄRT RESURSNYTTJANDE

- Försäljning av begagnade bilar
- Reparationer och reservdelar
- Återvinning och återbruk av bildelar
- Renovering av fälgar

### FÖR KUNDERNA

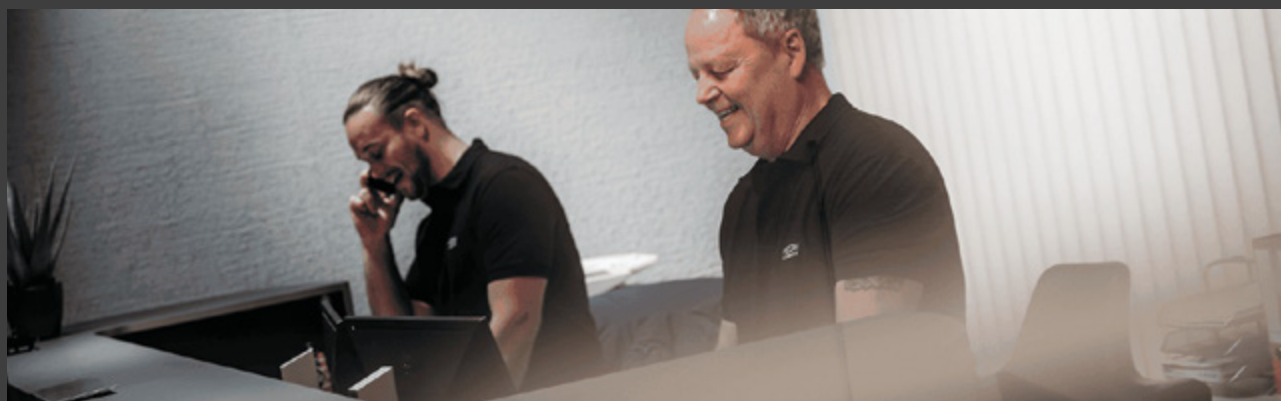
- Brett sortiment
- Mobilitetstjänster som gör det enklare och smidigare att äga och använda fordon

### FÖR MEDARBETARNA

- Arbetstillfällen
- Personlig och professionell utveckling
- Lön och förmåner

### FÖR INVESTERARE OCH LEVERANTÖRER

- Avkastning till investerare
- Intäkter till leverantörer



# Verksamheten

- ▶ Distribution  
24–31
- ▶ Retail  
32–35
- ▶ Mobility Solutions  
36–39
- ▶ Investeringar  
41
- ▶ Koncernstruktur  
42–43
- ▶ Styrelse och ledande befattningshavare  
45
- ▶ Femårsöversikt  
46–47





# Distribution

Vi är importör och/eller distributör för 15 fordons-tillverkare på marknader runt om i Europa där distributionen går till såväl egna som externa återförsäljare.

Vår distributionsverksamhet omfattar även grossistförsäljning och distribution av reservdelar, tillbehör, däck och fälgar samt logistiklösningar.

## Distribution av fordon

Under 2025 präglades Hedin Mobility Groups distributionsaffär av etablering av nya varumärken, vidareutveckling av återförsäljarnätverk och flera viktiga modellintroduktioner. Samtidigt fortsatte utvecklingen i etablerade partnerskap genom både nya samarbeten och organisatoriska förändringar.

### Nya varumärken stärker distributionsportföljen i Europa

Tre nya varumärken tillkom i portföljen när Hedin Mobility Group utsågs till importör och distributör för XPENG i Schweiz, Tjeckien och Slovakien samt exklusiv distributör för NIO Groups varumärken NIO och firefly i Belgien och Luxemburg. Etableringarna breddar koncernens erbjudandet inom elektrifierad mobilitet i olika segment av den europeiska marknaden.

För XPENG har arbetet fokuserat på de kommersiella och operativa förutsättningarna i Centraleuropa. Regionala distributionsorganisationer har byggts upp för varumärkesutveckling, homologering, fleetförsäljning och servicemarknadsstruktur, samtidigt som ett initialt återförsäljar- och servicenätverk har etablerats.

Även etableringen av NIO och firefly har präglats av uppbyggnad av lokala organisationer och återförsäljarstrukturer. Under hösten öppnades de första showroomen i Belgien och Luxemburg där modellerna NIO ET5 Touring och NIO EL6 introducerades. Firefly kompletterar erbjudandet genom ett mer kompakt elbilskoncept riktat mot en yngre och urban målgrupp.



# 43 103

REGISTRERADE FORDON 2025



### Nya modeller och marknader i etablerade partnerskap

Inom flera av våra etablerade distributionsverksamheter genomfördes organisatoriska och operativa initiativ. Ett exempel är Ford Sverige, där verksamheten flyttades från Kista till Hedin Mobility Groups huvudkontor i Mölndal. Tillsammans med ny ledning och förstärkt organisation markerar detta starten på en ny fas för verksamheten.

Samtidigt introducerades flera elektrifierade modeller i modellprogrammet, däribland Puma Gen-E, E-Transit Courier och Ranger Plug-In Hybrid.

Distributionen av Ford F-150 i Europa utvecklades genom en operativ omställning till en fullt implementerad Built-to-Order-modell. Modellen innebär att fordon i större utsträckning produceras efter beställning och bidrar till ett mer efterfrågestyrt flöde till återförsäljarnätverket. Parallellt har importflöden och logistikprocesser optimerats för att effektivisera distributionen till återförsäljare i ett växande antal europeiska marknader.

Inom segmentet för större pickuper och amerikanska prestandamodeller fortsatte distributionsverksamheten för Dodge och RAM att utvecklas. Lanseringen av den nya Hurricane-motorn i RAM 1500 implementerades på de europeiska marknaderna samtidigt som verksamheten anpassades till förändrade skatte- och tullförutsättningar i vissa länder. Inför kommande modellår planeras flera produktnyheter, däribland en ny generation Dodge Charger samt introduktionen av RAM Rampage på de europeiska marknaderna.

Även verksamheten med MG fortsatte att utvecklas, med ytterligare utbyggnad av återförsäljarnätverket och flera nya modellintroduktioner. Under året lanserades modellerna MG3 Hybrid+ och MG HS Plug-In Hybrid, samtidigt som vi etablerade distributionsverksamhet för MG även i Finland. Den finska verksamheten drivs operativt från Sverige och omfattar ett nätverk med 13 fullserviceanläggningar.



### Stärkt nordisk närvaro och nya modellintroduktioner

I Norden fortsatte utvecklingen inom RN Nordic, som ansvarar för distributionen av Renault, Dacia och Alpine. Verksamheten utökades till att även omfatta Norge, vilket stärker den nordiska närvaron. Flera nya modeller lanserades under året, däribland de helt elektriska Renault 5 och Renault 4 samt familje-SUV:en Dacia Bigster.

### Sportbilar och specialfordon breddar portföljen

För INEOS Grenadier stärktes närvaron i strategiska marknader som Sverige och Schweiz genom utbyggnad av återförsäljarnätverket och förbättrade servicenivåer. Under året etablerades även ett samarbete med Promoteq för att utveckla affären inom myndighets- och specialfordonssegmentet i Skandinavien.

Inom sportbilssegmentet fortsatte uppbyggnaden av distributionsverksamheten för Corvette på den kontinental-europeiska marknaden. Hybridmodellen Corvette E-Ray lanserades, vilket breddade modellprogrammet, samtidigt som återförsäljarnätverket utökades ytterligare.

### Utökat erbjudande inom transport- och lastbilssegmentet

Verksamheten med distribution av IVECO på de nordiska marknaderna utvecklade erbjudandet genom ett bredare modellprogram och en successivt elektrifierad portfölj, samtidigt som återförsäljarnätverket expanderades för att säkerställa god tillgång till försäljning och service. I Sverige tillkom totalt 17 nya återförsäljare och servicepunkter, varav sex av dessa är fullt lastbilsanpassade verkstäder.



## Våra distributionsmärken



**DODGE**  **RAM**

Klintberg & Way Automotive är importör för Dodge och RAM.



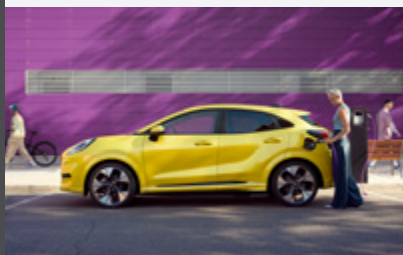
**2 011** registrerade fordon  
**140** försäljningspunkter  
**193** verkstäder



Hedin HMC Motor Company är importör för Ford person- och transportbilar.



**9 074** registrerade fordon  
**66** försäljningspunkter  
**87** verkstäder



**F-150**

Hedin US Motor är importör för Ford F-150.



**676** registrerade fordon  
**121** försäljningspunkter  
**121** verkstäder



Hedin MG Sverige och Hedin MG Finland är distributör för MG.



**2 164** registrerade fordon  
**50** försäljningspunkter  
**59** verkstäder



**DACIA ALPINE**

RN Nordic är importör och distributör för Renault, Dacia och Alpine.



**25 694** registrerade fordon  
**136** försäljningspunkter  
**227** verkstäder



**INEOS GRENADIER**

Hedin Adventure Car är distributör för INEOS Grenadier.



**292** registrerade fordon  
**18** försäljningspunkter  
**19** verkstäder

**HONGQI**

Hedin Premium Car är importör och distributör för Hongqi.



**169** registrerade fordon  
**12** försäljningspunkter  
**23** verkstäder



Hedin North American Vehicles är distributör för Corvette.



**500** registrerade fordon  
**53** försäljningspunkter  
**110** verkstäder

**XPENG**

Hedin Distribution är importör och distributör för XPENG.



**97** registrerade fordon  
**17** försäljningspunkter  
**17** verkstäder



Hedin Automotive Car Import är distributör för NIO och firefly.



**43** registrerade fordon  
**6** försäljningspunkter  
**6** verkstäder



Hedin Electric Mobility är distributör för BYD lastbilar.



**5** försäljningspunkter  
**5** verkstäder

**IVECO**

Hedin Nordic Trucks är distributör för IVECO lastbilar.



**1 496** registrerade fordon  
**62** försäljningspunkter  
**109** verkstäder



## Distribution av reservdelar, tillbehör, däck och fälgar samt logistiktjänster

Under 2025 fortsatte vår verksamhet inom reservdelar, tillbehör och logistiktjänster att utvecklas genom effektivare distributionsflöden, vidareutvecklade logistiklösningar och ett breddat erbjudande inom eftermarknaden. Verksamheten spelar en central roll i att försörja koncernens verkstäder och externa kunder med reservdelar och tillbehör på flera europeiska marknader.



### KW Parts

Klintberg & Way Parts (KW Parts) är en ledande europeisk grossist av reservdelar, tillbehör och oljor till amerikanska fordon. Företaget är officiell partner till flera större tillverkare, däribland General Motors och Stellantis, och distribuerar delar till varumärken som Cadillac, Corvette, Dodge, RAM, Jeep och Chrysler.

Under 2025 fortsatte KW Parts att utveckla verksamheten genom ökade försäljningsvolymerna och ett breddat produktsortiment. I slutet av året utökades erbjudandet med originalreservdelar från Ford, vilket ytterligare stärker bolagets position inom eftermarknaden för amerikanska fordon i Europa.





## Hedin Parts Group Global

Hedin Parts Group samlar koncernens verksamheter inom reservdelar, däck, fälgar samt bildemontering och återvinning, och omfattar bolagen Hedin Parts, Hedin Recycled, Hedin Wheel Tech, Interwheel, GS Bildeler, Koed och BNC Nordic Distribution. Under året genomfördes en omorganisation i syfte att effektivisera verksamheten och stärka samverkan mellan bolagen.

Hedin Parts fungerar som ett centralt nav för distribution av reservdelar till en stor del av Hedin Mobility Groups servicemarknadsverksamhet samt till externa återförsäljare och verkstäder. Bolaget är även exklusiv global leverantör av Saab Original-reservdelar via ett internationellt distributionsnätverk.

Kärnan i verksamheten är det automatiserade logistik- och distributionscentret i Nyköping, som hanterar stora volymer reservdelar och tillbehör. Under 2025 har verksamheten utvecklats genom nya IT-plattformar och en utvidgning av det robotiserade AutoStore-lagret, vilket ytterligare stärker effektiviteten i lager- och logistikhanteringen.

Inom gruppen bedrivs även verksamhet inom bildemontering och återvinning av fordonsdelar, däckdistribution samt specialiserad distribution av reservdelar och tillbehör till verkstäder och återförsäljare i Norden.

## HEDIN PARTS GROUP



HEDIN PARTS

HEDIN RECYCLED



Interwheel





# Retail

Inom affärsområdet Retail bedriver vi en av Europas största återförsäljarverksamhet med närvaro på sammanlagt 12 europeiska marknader. Vi erbjuder privat- och företagskunder ett helhetserbjudande med försäljning av nya och begagnade fordon, finansierings- och försäkringslösningar samt ett komplett utbud av servicemarknadstjänster.

Försäljningen omfattar både person- och transportbilar och på flertalet av våra marknader säljer vi även tunga lastbilar. Verksamheten bedrivs genom återförsäljargruppen Hedin Automotive samt Carstore, koncernens renodlade koncept för begagnade fordon.

# Retailverksamheten under 2025

Retailverksamheten utvecklades under 2025 i en marknad präglad av svag nybilsförsäljning, ökade volymer i begagnataffären och en stabil servicemarknad. Samtidigt fortsatte vi att utveckla koncernens retailplattform genom effektiviseringar, digitala initiativ och nya försäljningskoncept.



## Servicemarknaden en stabil del av affären

Servicemarknadsaffären fortsatte att utvecklas stabilt och utgör en viktig del av retailverksamheten. Den omfattar service, verkstadstjänster, reservdelar och relaterade produkter och bidrar till återkommande intäkter samt långsiktiga kundrelationer. I en marknad med svag nybilsförsäljning fungerar servicemarknaden som en stabiliserande del av affären.

## Effektivisering och utveckling av erbjudandet

Under året introducerades även Hedin Automotive Lease i samarbete med Arval, vilket kompletterar koncernens erbjudande inom leasing och mobilitetstjänster för både privat- och företagskunder.

## En gemensam plattform under Hedin Automotive

Under året slutfördes arbetet med att samla koncernens återförsäljarverksamhet under det gemensamma varumärket Hedin Automotive. Den gemensamma plattformen skapar en mer enhetlig struktur för retailverksamheten och stärker koncernens samlade närvaro på koncernens marknader.

Efterfrågan på nya fordon var fortsatt dämpad på flera av koncernens marknader under året, vilket påverkade nybilsförsäljningen av framför allt transportbilar. Samtidigt ökade försäljningen av begagnade fordon på flera marknader och bidrog till att upprätthålla volymer och kundflöden i affären. Segmentet präglades dock av fortsatt pressade marginaler, bland annat till följd av ett stort utbud av begagnade fordon och en volatil prisutveckling för vissa modeller, särskilt inom elbilssegmentet.

## Begagnataffären utvecklas genom Carstore

Carstore, koncernens koncept för begagnade fordon, fortsatte att expandera genom nya etableringar och digital utveckling på flera marknader. Under året lanserades även Carstore Auction, en digital auktionsplattform för B2B-handel med begagnade fordon, vilket ytterligare stärker koncernens erbjudande inom begagnatsegmentet.

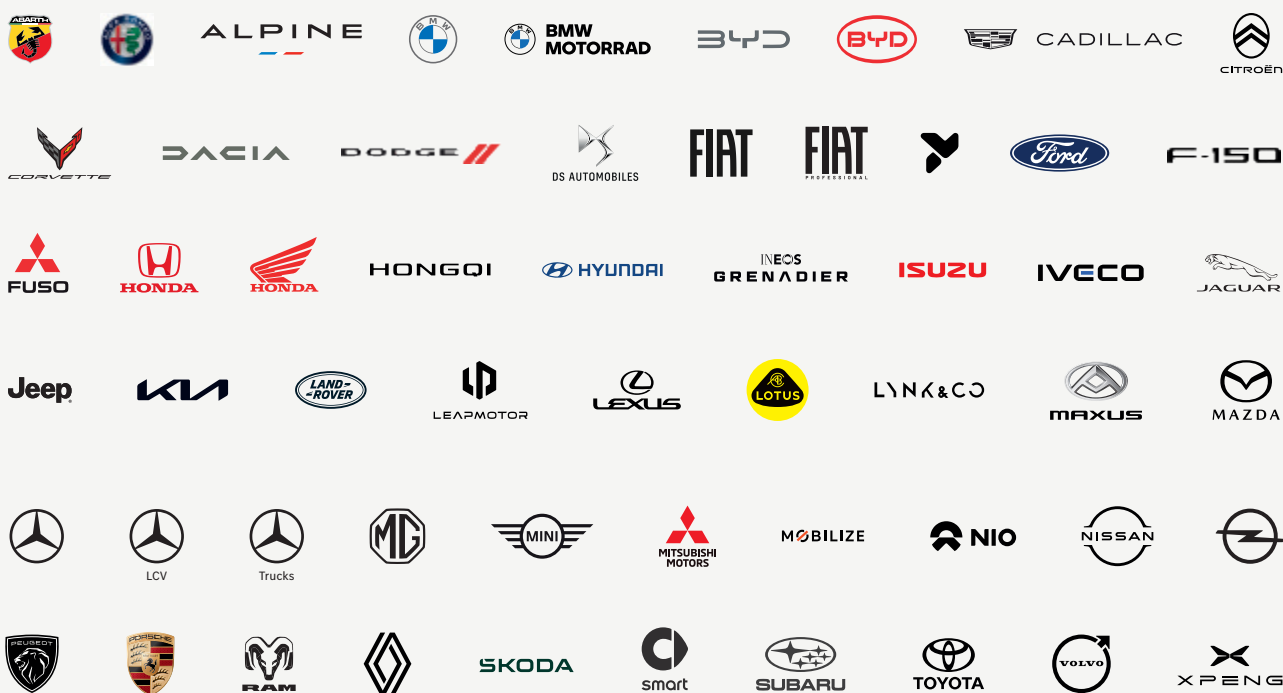


Samtidigt fortsatte arbetet med att effektivisera verksamheten genom kostnadsanpassningar, förbättrade processer och ett ökat fokus på att nå mer balanserade lagernivåer. Åtgärderna är en viktig del i arbetet med att stärka lönsamheten och skapa bättre förutsättningar att möta ett fortsatt utmanande marknadsläge.

## Sålda fordon










Sålda fordon	2025	2024
Nya personbilar	85 826	82 243
Nya transportbilar	16 421	22 741
Begagnade personbilar	106 694	100 349
Begagnade transportbilar	6 057	6 781
Lastbilar, nya och begagnade	1 082	946
Motorcyklar, nya och begagnade	542	813
<b>Totalt</b>	<b>216 622</b>	<b>213 873</b>

## Våra retailvarumärken



## Våra retailmarknader

Med fler än 310 egna anläggningar och över 800 försäljningspunkter är vi en av Europas allra största fordonsåterförsäljare. Vi bedriver retailverksamhet på sammanlagt 12 marknader.

Land	Varumärken	Anläggningar	Försäljningspunkter	Omsättning (MKR) 2025	Sålda fordon 2025*
 Sverige	36	123	373	23 408	71 983
 Norge	8	20	28	5 101	11 922
 Finland	21	32	110	9 291	27 991
 Storbritannien	5	8	15	5 440	16 073
 Belgien, Luxemburg	13	23	65	7 801	13 972
 Nederländerna	32	61	136	15 797	46 453
 Schweiz	7	7	16	3 736	4 844
 Tyskland	12	22	44	3 754	11 467
 Slovakien, Tjeckien, Ungern	17	17	48	6 740	11 917

\* Ordergång, nya och begagnade fordon

HEDIN AUTOMOTIVE

CARSTORE

# Mobility Solutions

Inom affärsområdet Mobility Solutions adresserar vi nya användarbehov och försäljningsmodeller inom fordonsbranschen genom att tillhandahålla och utveckla innovativa tjänster.

Vår affär inom moderna och hållbara mobilitets-tjänster bedrivs framför allt genom de helägda verksamheterna Carplus, Unifleet, MABI och Hedin Supercharge som du kan läsa mer om i detta avsnitt.



# Leasing och fleet management-tjänster

## Carplus och Unifleet 🇸🇪🇩🇪

Genom Carplus och Unifleet erbjuder vi mobilitet som en tjänst. Carplus riktar sig till privatpersoner genom privatleasing, medan Unifleet erbjuder företagsleasing och fleet management-tjänster till företagskunder.

Båda verksamheterna utvecklar och driver egna digitala plattformar för hantering av leasingavtal, kundrelationer och fordonsflottor. Prenumerationsmodellen med längre avtalsperioder skapar en stabil bas i affären och bidrar till mer förutsägbara intäktsflöden.

Under 2025 fortsatte Carplus att utveckla sin leasingstock på den svenska marknaden. Samtidigt har verksamheten arbetat med effektiviseringar och organisatoriska anpassningar för att stärka lönsamheten i en mer konkurrensutsatt leasingmarknad.

Unifleet fokuserade under året på att vidareutveckla sitt erbjudande och förvalta sin befintliga kundbas. Under året lanserades bland annat en digital körjournal som en fristående tjänst. Bolaget fortsatte även arbetet med att stärka sin operativa plattform inför framtida tillväxt i leasingaffären.

# 27

MÄRKEN ONLINE

# 14 000

AKTIVA AVTAL





## Biluthyrning och flexibel mobilitet

MABI Mobility 

MABI erbjuder biluthyrning och mobilitetstjänster till både privat- och företagskunder. Verksamheten omfattar korttidsuthyrning, ersättningsbilar samt mobilitetslösningar kopplade till koncernens återförsäljarverksamhet.

Under 2025 introducerades en ny timhyrestjänst som gör det möjligt att hyra bil per timme och därmed möta ett växande behov av mer flexibel mobilitet. Samtidigt fortsatte expansionen i Norge där antalet uthyrningsstationer ökade från två till fjorton.

Den utökade närvaron stärker MABIs roll både som mobilitetsleverantör till privatkunder och som leverantör av ersättningsfordon till Hedin Automotives servicemarknad och försäkringspartners.

# 2 302 978

SÅLDA HYRESDYGN

# 10 800

FORDON

# 295

STATIONER

# 41

MÄRKEN



## Digitala tjänster för transportsektorn



### Hedin Connect

Hedin Connect erbjuder uppkopplade tjänster för transportföretag, bland annat fjärravläsning av färdskrivare, GPS-positionering och system för analys av kör- och vilotider. Tjänsten gör det möjligt för kunder att samla flera funktioner i ett gemensamt system och förenkla administrationen av fordonsflottor.

Tjänsten lanserades under 2024 och har under 2025 successivt implementerats i Hedin Automotives lastbilsverksamhet i Sverige. Genom integration med koncernens återförsäljar- och servicemarknad kompletterar Hedin Connect erbjudandet till transportkunder med digitala tjänster kopplade till fordon och drift.



## Elbilsladdning över hela landet



### Hedin Supercharge

Hedin Supercharge utvecklar laddinfrastruktur för elfordon i Sverige. Nätverket omfattar 29 snabbladdningsstationer från Trelleborg till Umeå med totalt 126 laddpunkter.

Under 2025 lanserades Hedin Supercharge-appen som ger användare tillgång till stationsinformation, realtids-status och betalningslösningar. Samtidigt etablerades samarbeten med aktörer inom transportsektorn och tjänsten integrerades i flera digitala kartplattformar.

Genom satsningen på laddinfrastruktur stärker vi koncernens erbjudande inom elektrifierad mobilitet och skapar nya möjligheter att knyta samman fordon, laddning och tjänster i ett gemensamt mobilitetsekosystem.

# 2 818 360

SÅLDA KWH 2025

# 29

LADDSTATIONER

# 126

LADDPUNKTER





# Investeringar

Utöver den helägda verksamheten omfattar vår affär även strategiska investeringar i företag och tjänster inom fordons- och mobilitetsbranschen.

## Lasingoo Sverige AB

**Vår ägarandel: 24,5%**

Lasingoo är en branschägd onlineportal, framför allt inriktad mot personbilar, som gör det möjligt för kunder att på ett enkelt och transparent sätt söka, jämföra och boka servicetjänster. Tjänsten är öppen för alla typer av fordonsverkstäder och idag är fler än 2 000 verkstäder över hela Sverige anslutna till Lasingoo.

## Casi Group

**Vår ägarandel\*: 7,5%**

Casi tillhandahåller en molnbaserad digital plattform som täcker alla aspekter av bilabonnemang från digital distribution, prenumerations- och flotthantering till data-driven optimering. Den tekniska plattformen riktar sig till white label-kundsegment som fordonstillverkare, importörer, återförsäljare samt leasing- och uthyrningsföretag som vill bygga sin egen skräddarsydda tjänst.

Casi ägs av Mama Holding Company AS som också äger rättigheterna till teknologin, vilken nyttjas av exempelvis bilabonnemangstjänsten Imove.

\*Ägarandel i Mama Holding Company AS.

## Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.

**Vår ägarandel: 25%**

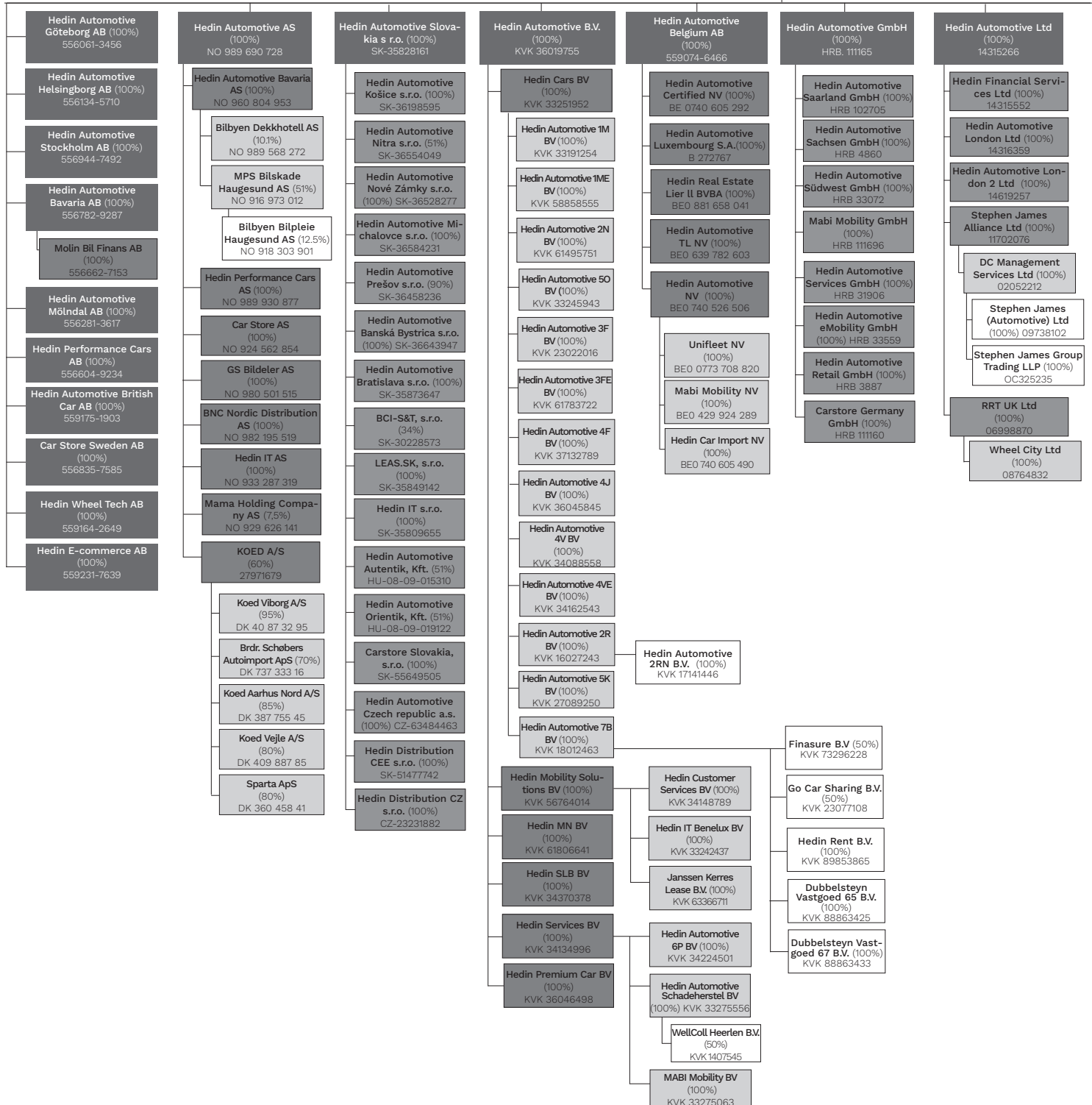
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia (MBFS) tillhandahåller ett omfattande utbud av fordonsrelaterade finansiella tjänster till alla återförsäljare av Mercedes-Benz i Slovakien. Detta inkluderar innovativa leasing- och finansieringsmöjligheter för både återförsäljare och slutkunder, samt försäkringar.

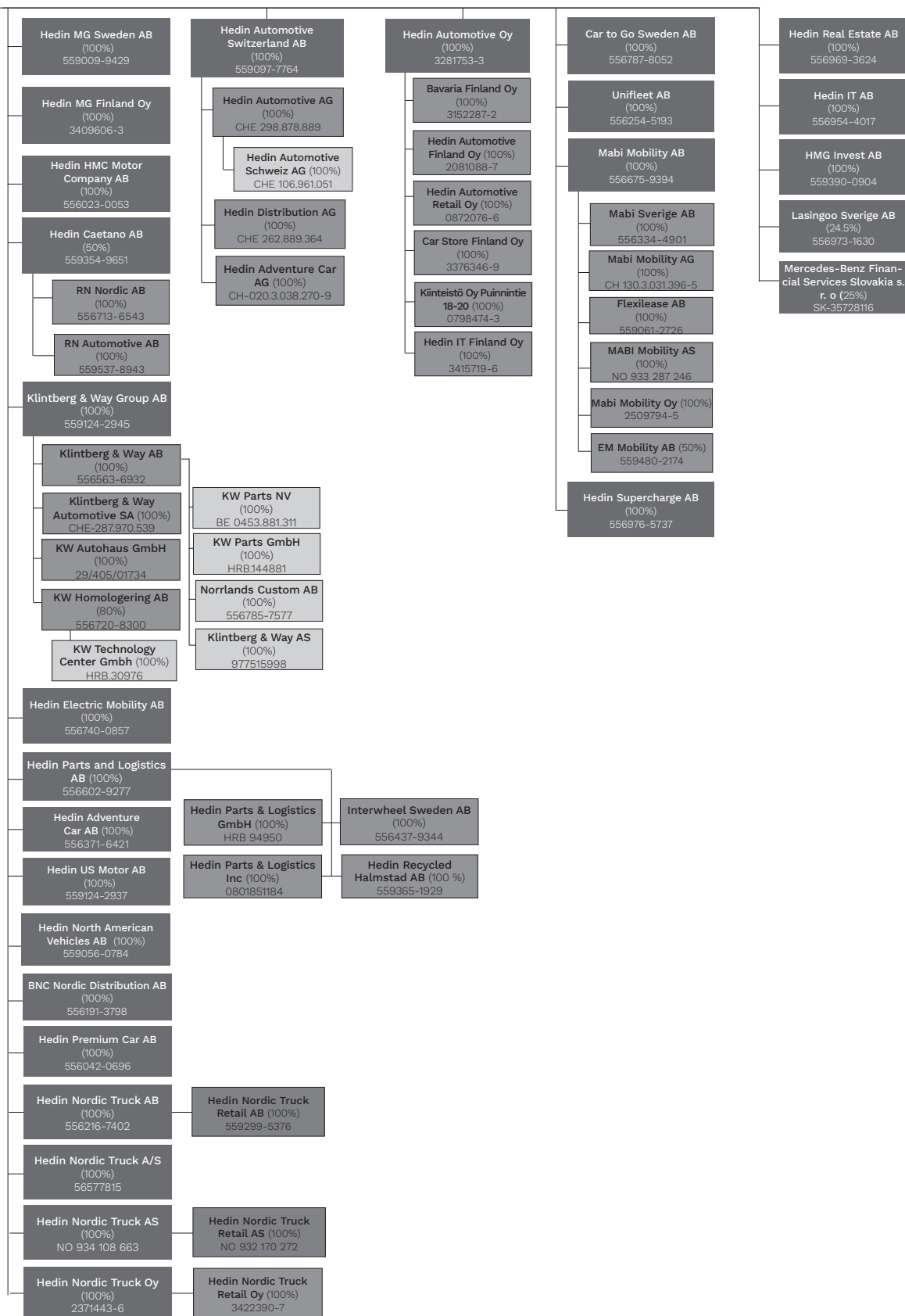
Investeringen i MBFS gjordes som ett steg i etableringen på den slovakiska marknaden 2022 i syfte att addera ytterligare synergier och intäktsmöjligheter till vår verksamhet i Slovakien.

## Koncernstruktur

Hedin Mobility Group AB

556065-4070







## Styrelse och ledande befattningshavare

---

**Jan Litborn**

Styrelseordförande

**Erik Selin**

Styrelseledamot

**Anders Hedin**Verkställande direktör  
Styrelseledamot**Klaus Kibsgaard**

Styrelseledamot

**Hampus Hedin**

Styrelseledamot

**Björn Hauber**

Styrelseledamot

---

**HEDIN MOBILITY GROUP**

Anders Hedin, President &amp; CEO

Hampus Hedin, Vice President

Per Mårtensson, CFO

Victor Bernander, Group Treasury Director

Andreas Joersjö, General Counsel

Fredrik Hjelm, Group Business Controller

Charlotte Martinsson, Global HR Director

Magnus Matsson, Global Communications Director

Patrick Olsson, CEO Hedin IT

# Femårsöversikt

MSEK	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	89 630	92 300	81 678	52 522	28 114
Rörelseresultat	-135	-55	1 353	2 297	993
Finansiella poster	-1 154	-1 385	-813	-103	-154
Resultat före skatt	-1 289	-1 440	540	2 194	839
Skatt	146	283	10	-348	-196
<b>Årets resultat</b>	<b>-1 143</b>	<b>-1 157</b>	<b>550</b>	<b>1 846</b>	<b>644</b>
Immateriella anläggningstillgångar	3 932	4 288	4 228	3 124	2 109
Materiella anläggningstillgångar	24 634	27 416	28 714	22 562	12 676
Finansiella anläggningstillgångar	1 791	1 298	1 963	1 947	1 086
Varulager	13 618	17 159	17 289	13 647	4 363
Kundfordringar	2 650	3 733	4 028	3 483	1 534
Övriga omsättningstillgångar	2 391	3 015	3 442	2 333	2 579
<b>Summa tillgångar</b>	<b>49 016</b>	<b>56 909</b>	<b>59 664</b>	<b>47 096</b>	<b>24 347</b>
Eget kapital	6 130	7 423	8 490	8 200	6 058
Långfristiga skulder	15 941	18 114	21 994	17 052	10 077
Leverantörsskulder	4 545	6 787	9 087	7 036	2 556
Övriga kortfristiga skulder	22 400	24 585	20 093	14 808	5 656
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>49 016</b>	<b>56 909</b>	<b>59 664</b>	<b>47 096</b>	<b>24 347</b>
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 019	2 026	5 095	1 861	2 209
Kassaflöde från investeringsverksamheten	329	-521	-5 222	-8 465	-5 009
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-2 670	-1 829	494	5 531	4 473
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-322</b>	<b>-324</b>	<b>367</b>	<b>-1 073</b>	<b>1 673</b>
Soliditet	13%	14%	15%	17%	26%
Avkastning på eget kapital	-17%	-15%	7%	26%	18%
Medeltalet anställda	11 158	11 434	9 370	6 172	3 569

MEUR	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	8 285	8 036	7 361	4 720	2 749
Rörelseresultat	-12	-5	122	206	97
Finansiella poster	-107	-121	-73	-9	-15
Resultat före skatt	-119	-125	49	197	82
Skatt	13	25	1	-31	-19
<b>Årets resultat</b>	<b>-106</b>	<b>-100</b>	<b>50</b>	<b>166</b>	<b>63</b>
Immateriella anläggningstillgångar	363	373	381	281	206
Materiella anläggningstillgångar	2 277	2 387	2 588	2 027	1 239
Finansiella anläggningstillgångar	166	113	177	175	106
Varulager	1 259	1 494	1 558	1 226	427
Kundfordringar	245	325	363	313	150
Övriga omsättningstillgångar	221	262	310	210	252
<b>Summa tillgångar</b>	<b>4 531</b>	<b>4 954</b>	<b>5 377</b>	<b>4 232</b>	<b>2 381</b>
Eget kapital	567	646	765	737	592
Långfristiga skulder	1 473	1 577	1 982	1 532	985
Leverantörsskulder	420	591	819	632	250
Övriga kortfristiga skulder	2 071	2 140	1 811	1 331	553
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>4 531</b>	<b>4 954</b>	<b>5 377</b>	<b>4 232</b>	<b>2 381</b>
Kassaflöde från den löpande verksamheten	187	176	459	167	216
Kassaflöde från investeringsverksamheten	30	-45	-471	-761	-490
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-247	-159	45	497	437
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>-30</b>	<b>-28</b>	<b>33</b>	<b>-97</b>	<b>164</b>
Soliditet	13%	14%	15%	17%	26%
Avkastning på eget kapital	-17%	-15%	7%	26%	18%
Medeltalet anställda	11 158	11 434	9 370	6 172	3 569
Omräkningskurs SEK/EUR	10,82	11,49	11,10	11,13	10,23

# Förvaltnings- berättelse

▶ Allmänt om verksamheten  
50–52

▶ Risker  
52–53

▶ Omsättning och resultat  
53–55

▶ Vinstdisposition  
55

▶ Hållbarhetsrapport  
56–119



# Förvaltningsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören för Hedin Mobility Group AB (publ), org.nr. 556065-4070 får härmed avge Årsredovisning och koncernredovisning för räkenskapsåret 2025-01-01 – 2025-12-31.

## Allmänt om verksamheten

Hedin Mobility Group AB är ett familjeägt bolag med verksamhet huvudsakligen inom försäljning och service av nya och begagnade fordon, import och distribution av fordon, reservdelar och däck samt leasing och korttidsuthyrning av fordon.

### Retail

Inom affärsområdet Retail bedrivs detaljhandel av nya och begagnade personbilar, transportbilar och lastbilar i 12 europeiska länder. Det sker genom ett fullservicekoncept där både privat- och företagskunder förutom fordon erbjuds finansiering, serviceavtal, däckhotell och försäkring. Verksamheten bedrivs i Sverige, Norge, Finland, Storbritannien, Nederländerna, Belgien, Luxemburg, Tyskland, Schweiz, Slovakien, Tjeckien och Ungern. Totalt erbjuds mer än 50 bilmärken, där Mercedes-Benz, BMW, Ford, KIA, Renault, Nissan och MG tillhör de största. Större delen av försäljningen sker under varumärket Hedin Automotive för de flesta marknader, medan Hedin Performance Cars används vid försäljning av Porsche i dedikerade Porsche Center i Sverige och Norge.

Under varumärket Carstore samlar vi våra försäljningsanläggningar som är dedikerade för försäljning av begagnade fordon, för att bygga upp ett nätverk i de länder där vi är aktiva. Carstore bedriver verksamhet i Sverige, Norge, Finland och Slovakien.

### Distribution

Inom affärsområdet Distribution bedrivs import och distribution av fordon, reservdelar och däck. Fordonen distribueras både genom egna återförsäljare inom affärsområdet Retail, samt av externa återförsäljare. I Sverige sker distribution av varumärkena Ford och MG, där MG även distribueras i Finland. Verksamheten avser försäljning av nya person- och transportbilar samt reservdelar tillsammans med finansieringslösningar, vagnskadegarantier och privatleasingerbjudanden. I Europa bedrivs import och distribution av varumärkena Dodge och RAM samt Ford F-150, inklusive homologering i egen regi. Vi är dessutom officiell distributör av Corvette i Kontinentaleuropa och Norden, samt av INEOS Grenadier på elva europeiska marknader. Distribution sker även av Iveco Trucks produkter i Danmark, Sverige, Norge och Finland. Under 2025 har dessutom distribution startats av XPENG i Schweiz, Slovakien och Tjeckien, samt NIO i Belgien och Luxemburg. Genom det hälftenägda bolaget RN Nordic sker distribution av Renault, Dacia och Alpine i Sverige, Norge och Danmark.

Hedin Parts and Logistics AB är exklusiv global leverantör av Saab originaldelar genom ett globalt nätverk i Europa, Nordamerika, Asien och Australien. Förutom logistik tjänster åt externa kunder hanterar de även reservdelsdistributionen för flera av våra distributionsmärken.

Interwheel är ett av Sveriges största företag inom däckbranschen och distributör för Alutec fälgar, Kumhodäck samt Coopers däckprogram.

Bildemontering sker genom Hedin Recycled, där vi bland annat erbjuder begagnade reservdelar och därmed ytterligare stärker vårt kunderbjudande och vår Servicemarknad.

Koncernen är auktoriserad reservdelsdistributör för General Motors North American Vehicles och Mopar (Chrysler, Jeep, Dodge, RAM), och är Europas största reservdelsgrossist av amerikanska bildelar med försäljning i 37 länder. Försäljningen sker under varumärket KW Parts.

Distribution och försäljning av BMW reservdelar för den norska och danska marknaden sker i GS Bildeler i Norge och Koed i Danmark.

### Mobility solutions

Mabi Mobility erbjuder korttidsuthyrning genom ett komplett sortiment av personbilar, transportbilar och minibussar. Därutöver finns ett koncept med långtidshyrning som marknadsförs under namnet Flexilease. Verksamheten bedrivs huvudsakligen genom franchise och har ett rikstäckande stationsnät i Sverige samt verksamhet i Norge, Finland, Belgien, Nederländerna och Schweiz.

Car To Go Sweden AB bedriver förmedling av personbilar via varumärket Carplus, som rymmer ett helhetserbjudande inklusive leasing, försäkring och service. Genom Carplus digitala plattform kan kunden göra ett komplett val av märke, modell, färg, återförsäljare och leveransplats online. Unifleet AB erbjuder operationell och finansiell leasing samt fordonsadministrationstjänster till den svenska företagsmarknaden.

Hedin Supercharge tillhandahåller laddstationer för elektriska fordon. För närvarande har vi 126 laddpunkter på 29 platser, och vi planerar att fortsätta utöka antal laddplatser under 2026.

### Moderföretaget

Hedin Mobility Group ABs verksamhet består i allt väsentligt av att förvalta och utveckla ägandet i befintliga dotterföretag, samt tillhandahålla gemensamma funktioner såsom ekonomi, HR, marknad, inköp, biladministration, etc.

Företaget är dotterföretag till HMG Holdco AB, organisationsnummer 559547-0013, som i sin tur är dotterföretag till Hedin Group AB, org nr 556702-0655 med säte i Mölndal, vilket även upprättar koncernredovisning.

## Nyckeltal

Belopp i Mkr	2025	2024	2023	2022	2021
Nettoomsättning	89 630	92 300	81 678	52 522	28 114
Operativt rörelseresultat	132	419	1 535	2 106	1 084
Operativ rörelsemarginal, %	0,1	0,5	1,9	4,0	3,9
Rörelseresultat	-135	-55	1 353	2 297	993
Resultat efter finansiella poster	-1 289	-1 440	540	2 194	839
Balansomslutning	49 016	56 909	59 664	47 096	24 347
Avkastning på eget kapital, %	-17	-15	7	26	18
Soliditet, %	13	14	15	17	26
Soliditet, % exklusive IFRS 16	17	17	18	21	33
Medeltalet anställda	11 158	11 434	9 370	6 172	3 569

## Händelser under året

- I januari avyttrade Hedin Automotive Finland två Skoda-anläggningar till Helkama-Auto.
- I februari utsågs Hedin Mobility Group till officiell importör och distributör av XPENG i Schweiz, Slovakien och Tjeckien.
- Hedin Automotive Retail Oy och Wetteri Auto Oy ingick i februari avtal där Wetteri förvärvar Kia- och Mitsubishi-verksamheten i Lahtis.
- Carstore stärkte under våren sin närvaro i Sverige, Norge och Finland genom nya etableringar, bland annat med sitt största showroom hittills vid Vandas Retail Park i Finland. Därtill lanserades Carstore Auction, en digital auktionsplattform för B2B-handel, i Slovakien och Tjeckien.
- I mars meddelades att Elbilvaruhuset blir officiell laddpartner till Hedin Automotive Sverige. Genom samarbetet kan Hedin Automotive erbjuda kunderna laddningslösningar redan vid bilköpet.
- Hedin Mobility Group utsågs i juni till exklusiv distributör för NIO Groups varumärken NIO och firefly i Belgien och Luxemburg.
- Hedin Adventure Car, distributör av INEOS Grenadier, inledde i juni ett strategiskt samarbete med Promoteq, en väletablerad svensk leverantör av försvars- och säkerhetslösningar för statliga myndigheter. Genom samarbetet kommer Promoteq sälja och anpassa INEOS Grenadier till statliga myndigheter i Sverige, Norge och Finland.
- I juni avyttrade Hedin Nordic Truck sitt helägda bolag i danska Odense. I samband med detta skedde även en överlåtelse av bolagets anläggning i Göteborg. Detta som en del i den strategiska inriktningen att tydligare fokusera på rollen som nordisk importör av IVECO.
- I juli lanserades Hedin Automotive Lease i ett samarbete mellan Hedin Automotive och Arval, ledande aktör inom operationell leasing och mobilitetslösningar.
- Hedin Mobility Group och BYD tillkännagav i juli en överenskommelse om att överföra distributionen av BYD-fordon och reservdelar på den svenska marknaden till BYD Sweden AB.
- I september meddelades att RN Automotive, dotterbolag till Hedin Caetano AB, tar över återförsäljarverksamheten vid två anläggningar i Haninge och Spånga från Hedin Automotive Stockholm. Överlåtelsen är ett strategiskt steg för att ytterligare stärka varumärkena Renault och Dacias position på den svenska marknaden.
- Hedin Mobility Group genomförde i december försäljningen av fem fastigheter i Belgien och Schweiz till ett sammanlagt värde om cirka 1 100 MSEK. Transaktionerna är i linje med Hedins långsiktiga strategi att bedriva en kapitaleffektiv affärsmodell och minska det direkta ägandet av fastigheter.

## Händelser efter räkenskapsårets utgång

I mars 2026 slutförde Hedin Mobility Group AB ett skriftligt förfarande innebärande en förlängning av bolagets obligationslån med 15 månader till oktober 2027. Detta var en del av en bredare finansieringslösning som bland annat omfattar ett kapitaltillskott om 500 Mkr från bolagets huvudägare. Se även not 31 Händelser efter räkenskapsårets utgång.

## Förväntad framtida utveckling

Konjunkturläget och den ekonomiska situationen i Europa är fortfarande osäker, och bilförsäljningen i Europa är fortfarande på historiskt låga nivåer. Trots att flera makroekonomiska signaler pekar åt rätt håll fortsätter den svaga marknadsutvecklingen vara ovanligt utdragen och svårbedömd. Genom vår diversifiering av varumärken och närvaro på olika marknader ser vi dock möjligheter att hantera detta och kunna erbjuda våra kunder bra alternativ. Flera av de ledande biltillverkarna kommer med nya modeller, inte minst inom elbilssegmentet, vilket vi bedömer kommer att ha en positiv påverkan på efterfrågan. Vi arbetar kontinuerligt med att utveckla och effektivisera vår verksamhet och genom vår breda geografiska närvaro i Europa står vi väl positionerade för att ta vara på de möjligheter som morgondagens mobilitetsaffär för med sig.

## Risker

Risker och risktagande är en del av vår verksamhet som rätt hanterad kan ge fördelar i en föränderlig värld. En generell ekonomisk nedgång på global nivå eller i någon av världens ledande ekonomier kan minska efterfrågan på koncernens produkter, lösningar och tjänster. Krig, terrorism och andra fiendtligheter samt naturkatastrofer och störningar på världens finansmarknader kan också ha en negativ effekt på efterfrågan på koncernens produkter och tjänster.

Varje enhet och funktion ansvarar för att identifiera risker i den egna verksamheten. Nedan beskrivs de risker som bedöms ha störst påverkan på koncernen.

### Omvärldsrisk och politisk risk

De senaste åren har visat vilka globala konsekvenser en pandemi, en militär konflikt och handelshinder kan få på ett samhälle. Stigande inflation, ökade räntor och höjda elpriser medför en risk för minskad efterfrågan av nya fordon. Rysslands invasion av Ukraina i februari 2022 har bidragit till att skapa en osäkerhet i Europa och världen. Därtill kommer en osäkerhet kring tullar och andra handelshinder som ökar osäkerheten. Det osäkra läget har skapat en nedgång i den ekonomiska aktiviteten på marknaden.

Myndighetsbeslut som leder till förändringar i skatter, avgifter, subventioner och restriktioner på de produkter och tjänster som koncernen säljer kan påverka både efterfrågan och värderingen av bilar i lager och bilar sålda med garanterade restvärden.

Vi ser också en ökad reglering och ökade krav på tillverkare och producenter såväl som på distributörer och återförsäljare inom fordonsindustrin.

Dessa krav medför på kort och lång sikt ökade kostnader, och påverkar konkurrensen inom vårt geografiska verksamhetsområde.

Vi ser dock överlag positivt på dessa nya krav som på sikt är en förutsättning för en hållbar utveckling, där vi vill vara en aktiv aktör och bidra till fortsatt nytta för våra kunder och samarbetspartners.

### Klimatrelaterade risker

Förändringar i klimatrelaterade regelverk, skatter, incitament och tekniska standarder kan påverka koncernens intäkter, kostnadsstruktur samt värdering av lager och restvärden. Utvecklingen mot en ökad andel eldrivna fordon kan över tid påverka efterfrågemönster och sammansättningen av eftermarknadsintäkter. Koncernen kan även exponeras för fysiska klimatrelaterade händelser, såsom extremväder eller störningar i leveranskedjor, vilket kan påverka tillgången på fordon och komponenter samt medföra ökade kostnader. Bedömningar av dessa risker beaktas inom ramen för koncernens löpande riskhantering och finansiella planering.

### Risker relaterade till marknads utveckling

Det finns en risk att konsumtionen av kapitalvaror, inklusive bilar, minskar till en betydligt lägre nivå över en längre tid. Detta är oftast kopplat till konjunkturläget och utveckling av marknadsräsentorna för finansiering av bilköp. Vissa delar av verksamheten, som servicemarknaden och begagnade fordon, är mindre känsliga för konjunkturförändringar. Genom diversifiering av verksamheten och vår geografiska närvaro möjliggör vi en spridning av riskerna. Vid ett överutbud i marknaden finns en risk för prisjusteringar nedåt i bilpriser.

De flesta avtal med generalagenterna är rullande tvåårsavtal eller femårsavtal. Det innebär att det är nödvändigt med en god relation mellan generalagent och återförsäljare och att bygga långsiktiga samarbeten. Hedin-koncernen har som mål att vara en viktig samarbetspartner till respektive generalagent och bygga förtroende mellan parterna. Att skapa ett helhetskoncept med finansiering, försäkring, service, kreditkort och olika möjligheter till ägarformer bidrar till ökad kundlojalitet och minskad risk.

### Lagervärden och leveransförmåga

Bilförsäljning är beroende av konjunkturutvecklingen och skapar en känslighet i koncernens försäljningsutveckling. För att reducera känsligheten i lönsamhet krävs effektiva processer och kontroll på lagersituationen. Vi analyserar kontinuerligt befintligt lager och inbyten för att aktuellt lager skall vara konkurrenskraftigt.

Osäkerheterna i världsläget ökar kostnaden för transporter och även försvagning av den svenska valutan. Detta innebär ökade priser för konsument med risk för lägre efterfrågan som följd.

## Finansiering och likviditet

Om den ekonomiska nedgången blir långvarig finns en risk att refinansiering av nuvarande kreditportfölj inte kan ske. Det sker en löpande dialog med våra kreditgivare för att säkerställa ett långsiktigt samarbete.

## Risker relaterade till förvärv

Som ett led i koncernens strategiska tillväxtmål sker förvärv av verksamheter. Om förhållandena i de förvärvade verksamheterna skulle avvika från vad som är känt inför förvärvet eller om integrationen av de förvärvade verksamheterna skulle misslyckas kan det påverka koncernen negativt.

Vid samtliga förvärv genomförs en grundläggande granskning (due diligence) som syftar till att identifiera samtliga risker i bolagets verksamheter, där berörda interna funktioner deltar i samverkan med extern legal expertis.

Koncernens strategiska tillväxtmål kan också ses som en långsiktig riskhantering, med ett brett utbud av varumärken minskar även de risker som uppstår genom en alltför stor exponering på enskilda varumärken. De senaste årens expansion med flera nya varumärken och på nya marknader gör det möjligt att sprida riskerna. Genom koncernens verksamhet inom flera delar av bilbranschen som distribution, retail och mobility solutions skapas möjlighet att bredda och sprida riskerna.

## Regulatoriska risker

Hedin Mobility Group bedriver verksamheter som omfattas av lagar och förordningar. Vår ambition är att alltid efterleva gällande lagkrav, vilket är en grundförutsättning för att upprätthålla ett förtroende hos kunder, samarbetspartners och andra intressenter. Risker med bristande regelefterlevnad kan resultera i finansiell förlust, legala påföljder samt negativ påverkan på kundernas förtroende och vårt varumärke.

De åtgärder som vidtagits är för att möta dessa risker innefattar bland annat ett internt regelverk bestående av uppförandekoder för anställda och leverantörer, ett antal koncerngemensamma policier inom Compliance-området, samt rutiner, processer och utbildningar som stödjer vårt arbete.

## Bolagsstyrningsrapport

Högsta beslutande organ i Hedin Mobility Group-koncernen är bolagsstämman. Bolagsstämman utser en styrelse, som har det yttersta ansvaret för att den interna kontrollen fungerar tillfredställande så att kvaliteten i den finansiella rapporteringen kan säkerställas.

Det är styrelsens ansvar att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska förhållande i övrigt kontrolleras på ett tryggt sätt. Styrelsen utvärderar löpande den verkställande direktörens arbete. VD har i uppgift att tillsammans med CFO granska och säkerställa kvaliteten i den finansiella rapporteringen. Tydliga riktlinjer kommuniceras till dotterföretagen för att säkerställa att de regler och principer som tillämpas

är gemensamma för koncernens företag. Koncernens externa revisorer rapporterar till styrelsen vid behov, dock minst en gång per år.

## Bolagsstämma

Bolaget är ett helägt dotterbolag till HMG Holdco AB. Detta bolags största aktieägare är Hedin Group AB, med ett innehav av 71,5% av aktierna. Hedin Group AB ägs till 100% av Anders Hedin, som även är VD och koncernchef i Hedin Mobility Group AB. Erik Selin Fastigheter AB äger 25%, där Erik Selin är huvudägare, och resterande 3,5% ägs av Ingemar Hedin.

Det finns 11 138 800 aktier av serie A där varje aktie berättigar till tio röster, samt 274 460 032 aktier av serie B där varje aktie berättigar till en röst. Det finns inga begränsningar i fråga om hur många röster varje aktieägare kan avge vid en bolagsstämma.

Det finns inga särskilda bestämmelser i bolagsordningen för tillsättande eller entledigande av styrelseledamöter, eller ändring i bolagsordningen.

## Hållbarhetsrapport

Hedin Mobility Group har upprättat hållbarhetsrapport i enlighet med årsredovisningslagen, de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) samt EU:s taxonomiförordning. Rapporten redovisas på sid 56–118 i denna årsredovisning.

## Omsättning och resultat

**Nettoomsättningen** minskade med 3% till 89 630 Mkr (92 300). Justerat för valutakursförändringar samt förvärv och försäljningar av verksamheter minskade nettoomsättningen 3% mot föregående år för jämförbara enheter. Nybilsförsäljningen är fortsatt lägre än föregående år, medan försäljningen av begagnade fordon ökar. Försäljningen inom Servicemarknadsaffären ned något jämfört mot föregående år.

**Operativt rörelseresultat** minskade till 132 Mkr (419). Marginalen uppgick till 0,1% (0,5%). Vi har under 2025 initierat flera nya åtgärder för att konsolidera och effektivisera verksamheten, där syftet är att driva förändringsarbetet genom alla verksamhetsdelar inom koncernen för att uppnå en sammanhållande koncernstruktur och optimerade processer, för att kunna möta det rådande marknadsläget. Åtgärderna som genomförts ger avsedd effekt och de operativa kostnaderna minskar som planerat. Dock minskar försäljningen av nya fordon som tillsammans med låga marginaler på begagnade fordon påverkar resultatet negativt. Därtill kommer en minskad försäljning inom flera av våra märken inom Distribution.

**Rörelseresultatet** försämrades till -135 Mkr (-55). Skillnaden mot operativt rörelseresultat består av avskrivning på koncernmässiga övervärden och poster av engångskaraktär. Föregående år bestod dessa till stor del av marknadsattsningar för nya distributionsmärken som Ford F-150 i Europa och BYD i Tyskland. I år redovisas engångskostnader i samband med nya åtgärdsprogram samt förlust i samband med avveckling av vissa distributionsmärken.

Belopp i Mkr	2025	2024
Operativt rörelseresultat	132	419
Avskrivning på koncernmässiga övervärden	-197	-251
Realisationsvinster	101	317
Strukturkostnader	-16	-95
Nya distributionsmärken	-120	-388
Kostnadsbesparingsprogram	-35	-49
Förvärv och etablering	-	-8
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-135</b>	<b>-55</b>

**Finansnettot** uppgick till -1 174 Mkr (-1 398). Förbättringen beror huvudsakligen på lägre räntekostnader på grund av lägre marknadsräntor. I posten för föregående år ingår även resultat från försäljning av innehavet i Pendragon PLC om 92 Mkr.

**Kassaflödet** från den löpande verksamheten uppgick till 2 019 Mkr (2 026). Investeringar i anläggningstillgångar exklusive leasingfordon och nyttjanderättstillgångar uppgick till 896 Mkr (1 044). Tillgänglig likviditet inklusive outnyttjade checkkrediter och revolverande kreditfaciliteter uppgick till 1 135 Mkr.

Nettoomsättning	2025	2024	Förändring
Retail	81 068	83 869	-3%
Distribution	10 776	12 437	-13%
Segmentavstämning	-2 214	-4 006	-
<b>Totalt</b>	<b>89 630</b>	<b>92 300</b>	<b>-3%</b>

Operativt rörelseresultat	2025	2024	Förändring
Retail	-447	-203	-121%
Distribution	278	409	-32%
Segmentavstämning	301	213	-
<b>Totalt</b>	<b>132</b>	<b>419</b>	<b>-68%</b>

Operativ rörelsemarginal	2025	2024
Retail	-0,6%	-0,2%
Distribution	2,6%	3,3%
<b>Totalt</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,5%</b>

## Distribution

Nettoomsättningen minskade med 13% till 10 776 Mkr (12 437). Operativt rörelseresultat minskade till 278 Mkr (409) och marginalen uppgår till 2,6% (3,3%). Försäljningen av fordon minskar jämfört med föregående år, där merparten av försäljningen sker till den svenska marknaden. Distribution av BYD i Tyskland upphörde 2024 och i Sverige upphörde distributionen i september 2025 vilket har minskat försäljningen av både fordon och reservdelar.

Försäljningen av amerikanska fordon som Dodge och RAM har påverkats negativt av svag efterfrågan i Europa och har försämrats från ett mycket bra föregående år. Satsningen på Ford F-150 redovisar i år ett positivt resultat trots lägre volymer. Affärsområdet ökar genom att distribution tillkommit av IVECO på de nordiska marknaderna och Corvette i Europa. Distribution av XPENG har startat i Schweiz, Slovakien och Tjeckien och de första bilarna levererats. Försäljning av reservdelar och däck fortsätter att utvecklas positivt, både i försäljning och lönsamhet. Ökad efterfrågan och högre servicegrad bidrar till den positiva utvecklingen.

## Retail

Nettoomsättningen minskade med 3% till 81 068 Mkr (83 869). Motsvarande förändring gäller även efter justering för valutakursförändringar och förvärvade enheter. Försäljningen är oförändrad eller minskar på samtliga marknader förutom Norge där vi ser en ökad försäljning av nya fordon.

Operativt rörelseresultat försämrades till -447 Mkr (-203). Omsättningen minskar på flera av våra marknader, vilket huvudsakligen kommer från minskad försäljning av nya fordon. Resultatet belastas förutom av lägre försäljning av fortsatt låga marginaler på begagnade fordon, i synnerhet EV-fordon med restvärdesåtagande.

Resultatet i Sverige har försämrats genom en fortsatt låg lönsamhet på begagnade fordon samt en minskad försäljning av nya fordon. Resultatet i Nederländerna är lägre än föregående år på grund av minskad försäljning av transportbilar. Efter förändringar i skatteregler 1 januari har totalmarknaden på transportbilar minskat med 80% i Nederländerna. Verksamheterna i Tyskland och Belgien visar en klar förbättring genom förbättrade marginaler och lägre kostnader.

Försäljningen av nya fordon minskade med 10% jämfört med föregående år. Totalmarknaden för nya fordon är fortsatt svag på samtliga våra marknader och vår försäljning minskar på samtliga marknader förutom Norge och Slovakien.

Försäljningen av begagnade fordon ökade med 5% jämfört med föregående år. Marginalerna på begagnade fordon fortsätter att vara väldigt låga, i synnerhet på begagnade EV-fordon.

<b>Nettoomsättning</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>Förändring</b>
Sverige	23 408	23 061	2%
Norge	5 101	4 307	18%
Finland	9 291	10 262	-9%
Storbritannien	5 440	5 698	-5%
Belgien, Luxemburg	7 801	8 420	-7%
Nederländerna	15 797	17 845	-11%
Tyskland	3 754	3 686	2%
Schweiz	3 736	4 122	-9%
Slovakien, Tjeckien, Ungern	6 740	6 468	4%
<b>Totalt</b>	<b>81 068</b>	<b>83 869</b>	<b>-3%</b>

<b>Operativt rörelseresultat</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>	<b>Förändring</b>
Sverige	-655	-474	-38%
Norge	65	61	6%
Finland	-193	-206	6%
Storbritannien	16	49	-67%
Belgien, Luxemburg	102	55	84%
Nederländerna	224	401	-44%
Tyskland	-13	-96	86%
Schweiz	-99	-80	-23%
Slovakien, Tjeckien, Ungern	106	87	22%
<b>Totalt</b>	<b>-447</b>	<b>-203</b>	<b>-121%</b>

<b>Operativ rörelsemarginal</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Sverige	-2,8%	-2,1%
Norge	1,3%	1,4%
Finland	-2,1%	-2,0%
Storbritannien	0,3%	0,9%
Belgien, Luxemburg	1,3%	0,7%
Nederländerna	1,4%	2,2%
Tyskland	-0,4%	-2,6%
Schweiz	-2,7%	-1,9%
Slovakien, Tjeckien, Ungern	1,6%	1,3%
<b>Totalt</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-0,2%</b>

## Finansiell ställning

Per 31 december 2025 uppgick likvida medel till 494 Mkr (865). Tillsammans med utnyttjad checkkredit och revolverande kreditfacilitet fanns en tillgänglig likviditet på 1 135 Mkr (1 942).

Koncernens balansomslutning uppgick per balansdagen till 49 016 Mkr (56 909). Årets investeringar i anläggnings-tillgångar exklusive leasingfordon och nyttjanderättstillgångar uppgick till 896 Mkr (1 044).

## Moderföretag

Hedin Mobility Group ABs verksamhet består i allt väsentligt av att förvalta och utveckla ägandet i befintliga dotterföretag, samt tillhandahålla koncerngemensamma tjänster. Resultat efter finansiella poster uppgick till 128 Mkr (876) och årets nettoresultat uppgick till 78 Mkr (736).

## Förslag till vinstdisposition

Överkursfond	4 100 597 412 kr
Balanserat resultat	2 604 631 856 kr
Årets resultat	78 077 351 kr
<b>Summa</b>	<b>6 783 306 619 kr</b>

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel, disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning	6 783 306 619 kr
<b>Summa</b>	<b>6 783 306 619 kr</b>

# Hållbarhets- rapport

- ▶ Allmänna upplysningar  
57–79
- ▶ Miljömässiga upplysningar  
80–90
- ▶ Rapportering enligt EU:s taxonomi  
91–95
- ▶ Information om samhällsansvar  
96–109
- ▶ Information om bolagsstyrning  
110–113
- ▶ ESRS-index  
118

# Allmänna upplysningar

Som en av Europas största aktörer inom vår bransch har vi ett stort ansvar att bidra till en hållbar utveckling. För att ta vårt ansvar i övergången mot ett mer hållbart samhälle, och samtidigt dra nytta av affärsmöjligheterna detta medför, är det viktigt att vi som företag tar initiativ och engagerar våra medarbetare i en gemensam ansträngning för att driva förändring. Arbetet att driva koncernens samtliga verksamheter på ett ansvarsfullt och hållbart sätt grundas i våra värderingar, uppförandekod samt de policies och styrdokument som gäller för koncernen.

► Om hållbarhetsrapporten

57-59

► Styrning och organisation

60-63

► Strategi, affärsmodell och värdekedja

63-67

► Intressenter och dialog

68-69

► Dubbel väsentlighetsanalys

70-79

# ESRS2

## BP-1 Allmän grund för utarbetandet av hållbarhetsförklaringen

### Tillämpat ramverk

Den här hållbarhetsredovisningen utgör Hedin Mobility Groups lagstadgade rapport i enlighet med Årsredovisningslagen (1995:1554). Rapporten har upprättats i enlighet med ESRS samt EU:s taxonomiförordning (EU) 2020/852.

### Konsolideringsnivå

Redovisningen avser Hedin Mobility Group AB (publ) och är upprättad på koncernnivå.

### Överensstämmelse med finansiell konsolidering och undantag

Rapportens konsolideringsomfång är detsamma som i den finansiella redovisningen. Inga dotterföretag är undantagna från hållbarhetsrapportering.

### Rapporteringsramar och tillämpning

Redovisningen följer principerna i ESRS 1 och ESRS 2 samt de ämnesspecifika standarder som bedömts väsentliga för Hedin Mobility Group. Ett fullständigt ESRS index med hänvisning till respektive upplysningskrav och dess placering i rapporten återfinns i avsnittet IRO2, ESRS-index.

### Värdekedja och avgränsning

Rapporteringen omfattar relevanta delar av koncernens uppströms- och nedströmsvärdekedja, från leverantörer och importflöden till återförsäljning, eftermarknad och mobilitetstjänster, i den utsträckning dessa bedömts vara väsentliga utifrån den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA). Datainsamlingen omfattar koncernens verksamheter som konsolideras finansiellt. Arbetet med att successivt förbättra kvalitet och fullständighet i rapporteringen pågår, och kända begränsningar i data redovisas i respektive ämnesspecifik upplysning.

Rapporteringen omfattar de delar av värdekedjan där Hedin Mobility Group har direkt insyn och möjlighet att ställa krav och följa upp, i första hand inom indirekta inköp där koncernen har egna avtal och etablerade uppföljningsprocesser.

För leverantörsled längre uppströms, inklusive fordonstillverkare och andra affärspartners där koncernen har begränsad möjlighet att påverka villkor, baseras rapporteringen på tillgänglig information och övergripande bedömning av motpartens policyer, uppförandekoder och due diligence-processer. Code of Conduct och Supplier Code of Conduct utgör ramen för de förväntningar som kommuniceras i dessa relationer.

### Utelämnad information

Hedin Mobility Group har inte nyttjat möjligheten att utelämnas upplysningar som rör immateriella rättigheter, know-how, innovation, framtida utveckling eller pågående förhandlingar. Historiska jämförelser har dock utelämnats till följd av koncernens snabba tillväxt och förändrade datainsamling, undantaget kontraktslojalitet i S2, s 107.

### Kontakt

För frågor om den här hållbarhetsredovisningen, kontakta Jessika Lind Petré, Head of Sustainability: [jessika.lind.petren@hedinmobilitygroup.com](mailto:jessika.lind.petren@hedinmobilitygroup.com).

## BP-2 Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter

### Tidshorisonter

Hedin Mobility Group tillämpar de tidsperspektiv som definieras i ESRS om ingenting annat anges:

- kort sikt avser den aktuella rapporteringsperioden
- medellång sikt upp till fem år
- lång sikt mer än fem år.

### Användning av uppskattningar och källor till osäkerhet

Koncernens beräkning och redovisning av växthusgasutsläpp sker i enlighet med GHG-protokollet och tillämpliga krav i ESRS E1.

I enlighet med ESRS 1 har koncernen identifierat att vissa upplysningar inom klimatrapporeringen är förenade med uppskattningar och bedömningar, särskilt under det första rapporteringsåret då datamognaden varierar mellan länder och affärsområden.

Där fullständig primärdata inte varit tillgänglig har dokumenterade och konsekvent tillämpade estimeringsmetoder använts för att säkerställa fullständighet i rapporteringen. Dessa uppskattningar baseras på tillgänglig aktivitetsdata, rimliga antaganden och etablerade emissionsfaktorer. Estimat används endast där primärdata saknas eller bedöms ofullständig.

Liknande uppskattningsmetoder används även i vissa delar av rapporteringen om resursanvändning, där materialinflöden uppskattas genom att multiplicera antalet fordon med genomsnittliga schablonvikter per fordon.

Användningen av uppskattningar innebär en inneboende osäkerhet, särskilt vad gäller jämförbarhet mellan länder och affärsområden. Osäkerheten bedöms dock vara rimlig i förhållande till rapporteringens syfte och nuvarande datamognad.

Tillämpade metoder, antaganden och avgränsningar beskrivs närmare i avsnittet Klimatförändringar, E1, samt i avsnittet Resursanvändning och cirkulär ekonomi, E5.

### Inkorporering genom hänvisning

All relevant information återfinns i denna hållbarhetsredovisning. Ingen inkorporering genom hänvisning har tillämpats.

### Tillämpning av infasningsregler enligt ESRS

Hedin Mobility Group har genom den dubbla väsentlighetsanalysen identifierat väsentliga påverkan, risker och möjligheter inom områdena den egna arbetskraften, arbetstagare i värdekedjan, konsumenter och slutanvändare, klimatförändringar, resursanvändning och cirkulär ekonomi och ansvarsfullt företagande. Dessa väsentliga påverkan, risker och möjligheter omfattas därmed av upplysningskrav enligt ESRS E1, S1, S2, S4, E5 och G1. Övriga ämnesspecifika ESRS-standarder har bedömts som icke väsentliga och omfattas därför inte av upplysningskrav i denna rapport.

I enlighet med tillämpliga övergångsbestämmelser enligt ESRS tillämpas lättnader avseende vissa datapunkter inom S2 och S4, främst kopplade till värdekedjan, under rapporteringsåret 2025. Detta innebär att vissa kvantitativa indikatorer, systematiska utfallsmått och uppgifter som förutsätter tillgång till standardiserad och verifierbar data uppströms i värdekedjan ännu inte redovisas fullt ut.

Hållbarhetsfrågorna inom samtliga dessa områden är integrerade i koncernens styrning och strategiska prioriteringar.

Hedin Mobility Groups affärsmodell och strategi beaktar de väsentliga påverkan, risker och möjligheter som identifierats inom ESRS E1, S1, S2, S4, E5 och G1 i enlighet med redovisningen i SBM 3.

Frågor som rör arbetstagare i värdekedjan samt konsumenter och slutanvändare enligt S2 och S4 hanteras genom koncernövergripande policyer, uppförandekoder och riskbaserade processer för bedömning, dialog och uppföljning. Arbetet med att stärka systematisk uppföljning, datainsamling och målformulering pågår och utvecklas successivt.

Rapporteringen för 2025 omfattar främst kvalitativa upplysningar för S2 och S4. Datatäckningen är i nuläget begränsad, särskilt vad gäller indikatorer kopplade till risker, utfall och materialflöden uppströms i värdekedjan. Utveckling av indikatorer och mer strukturerad uppföljning prioriteras inför kommande rapporteringscykler.

### Första tillämpningsår enligt CSRD

Rapporteringsåret 2025 är koncernens första rapportering enligt CSRD och ESRS. Några jämförelsetal enligt ESRS från tidigare rapporteringsår finns därför inte, med undantag för mätetalet kontraktslojalitet i S2.

## GOV-1 Förvaltnings-, - lednings- och tillsynsorganens roll

### Styrelsens sammansättning

Styrelsen i Hedin Mobility Group består av sex ledamöter, varav två är verkställande och fyra icke-verkställande. Av styrelsens ledamöter är 0 % kvinnor och 100 % män. Andelen oberoende ledamöter uppgår till 50 %. Styrelsen saknar arbetstagarrepresentanter.

### Erfarenhet och branschkunnskap

Styrelsens ledamöter har omfattande erfarenhet från fordons- och mobilitetssektorn, inklusive återförsäljning, distribution, logistik, finansiering, fastighetsbranschen och internationell expansion på de europeiska marknader där koncernen verkar.

### Styrningsstruktur och ansvar

Styrelsen är ytterst ansvarig för koncernens strategi, riskhantering och hållbarhetsarbete. Den fastställer mål, beslutar om koncernövergripande policyer och säkerställer att hållbarhet är integrerad i affärsstrategin. Styrelsen övervakar även de väsentliga påverkan, risker och möjligheter som identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen, inklusive affärsbeteende enligt ESRS G1, inom ramen för sitt övergripande ansvar för strategi och riskhantering. Den verkställande direktören ansvarar för den löpande verksamheten och för att implementera styrelsens beslut.

Under 2024 etablerades en tvärfunktionell ESG-styrgrupp som samordnar koncernens hållbarhetsarbete. Gruppen leds av Head of Sustainability, som ansvarar för att driva och koordinera arbetet inom koncernen. CFO fungerar som sponsor för arbetet och säkerställer kopplingen mellan den finansiella och hållbarhetsrelaterade rapporteringen. ESG-styrgruppen inkluderar representanter från finans, IT, strategiskt inköp, HR, kvalitet och miljö (QHSE), fastighet, juridik och regelefterlevnad, kommunikation samt eftermarknad. Flera av dessa representanter ingår även i koncernledningen, vilket säkerställer att hållbarhetsfrågor är integrerade i strategiska beslut och den löpande verksamhetsstyrningen.

Det operativa ansvaret för att identifiera, hantera och följa upp hållbarhetsfrågor ligger på koncernledningsgruppen, som består av verkställande direktören och chefer för centrala funktioner. Det löpande hållbarhetsarbetet genomförs av ESG-styrgruppen, som samlar in och kvalitetssäkrar data, följer upp väsentliga frågor samt tar fram underlag till års- och hållbarhetsredovisningen. ESG-styrgruppen bistår även koncernledningen i att säkerställa efterlevnad av relevanta policyer och i att initiera förbättringar av processer och styrning. Head of Sustainability rapporterar till CFO och lämnar regelbundna uppdateringar till koncernledningen.

Styrelsen erhåller minst årligen en samlad rapportering om koncernens hållbarhetsarbete i samband med års- och hållbarhetsredovisningen. Hållbarhetsrelaterade risker och frågor, inklusive affärsbeteende och regelefterlevnad, behandlas även inom ramen för ordinarie rapportering om strategi och riskhantering. Vid behov rapporteras väsentliga incidenter och avvikelser löpande till styrelsen.

Koncernen utvecklar successivt mer strukturerade rutiner för styrelsens uppföljning av hållbarhetsrelaterade frågor, i syfte att ytterligare stärka integrationen mellan hållbarhet, affärsstrategi och riskhantering.

### Ledningens roll och kontrollfunktioner

Det operativa ansvaret för att identifiera, hantera och följa upp hållbarhetsfrågor ligger på koncernledningsgruppen, som består av verkställande direktören och chefer för centrala funktioner såsom finans, juridik, HR och kommunikation. Det löpande hållbarhetsarbetet samordnas av ESG-styrgruppen, som ansvarar för att initiera relevanta projekt och utbildningar, samla in och kvalitetssäkra data, följa upp väsentliga frågor samt ta fram underlag till års- och hållbarhetsredovisningen. Gruppen bistår även koncernledningen i att säkerställa efterlevnad av Code of Conduct och Supplier Code of Conduct samt att initiera förbättringar av processer och styrning.

Koncernledningen ansvarar för att hållbarhetsfrågorna integreras i verksamhetens affärsplaner, styrning och operativa processer. Arbetet följs upp genom regelbundna rapporter till ESG-styrgruppen och koncernledningen, som i sin tur rapporterar till styrelsen. ESG-styrningen är integrerad med koncernens system för affärsutveckling, riskhantering, intern kontroll och regelefterlevnad, vilket säkerställer en samordnad uppföljning av både finansiella och icke-finansiella risker.

### Policyer och styrande dokument

Hedin Mobility Groups styrning av etik och hållbarhet regleras av ett antal policyer och uppförandekoder beslutade av styrelsen, inklusive Code of Conduct, Supplier Code of Conduct, Global Anti-Bribery Policy, Conflict of Interest Policy, Anti-Money Laundering Policy, Fair Trade Policy och Whistleblowing Policy. Dessa dokument utgör koncernens etiska och legala ramverk och gäller för samtliga dotterbolag.

Code of Conduct är grundad i internationella ramverk såsom FN:s Global Compact, OECD:s riktlinjer för multinationella företag, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s kärnkonventioner och Parisavtalet. Leverantörer omfattas av motsvarande krav genom Supplier Code of Conduct, som ställer krav inom mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, hälsa och säkerhet, miljöansvar och ansvarsfullt företagande i hela värdekedjan.

### Affärsetik, regelefterlevnad och visseblåsning

Koncernen har nolltolerans mot korrupktion, mutor, penningtvätt och andra oegentligheter. Nolltoleransprincipen är en styrande värdegrund och innebär att överträdelser inte accepteras och ska hanteras enligt fastställda rutiner. Ledarskapet ska föregå med gott exempel och verka för en kultur präglad av integritet och ansvar. Arbetet förebyggs genom fokus på ledarskap, utbildningar, internkontroller och en visseblåsarfunktion tillgänglig för alla medarbetare, leverantörer och andra externa parter. Alla rapporter hanteras konfidentiellt och utan risk för represalier.

## Ansvar för affärsbeteende

Styrelsen ansvarar för att koncernen har en tydlig inriktning för etiskt och lagenligt affärsbeteende. Det innefattar att fastställa policyer för affäretik och regelefterlevnad samt att ta emot rapportering om etikrelaterade frågor, inklusive visseblåsning och efterlevnad av koncernens uppförandekoder. Styrelsen beaktar affärsbeteende och regelefterlevnad i strategiska beslut och i uppföljningen av koncernens riskexponering, i linje med de väsentliga påverkan, risker och möjligheter som identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen.

Koncernledningen ansvarar för att omsätta styrelsens riktlinjer i praktiken och arbetar successivt med att stärka processer, kontroller och utbildningar som stödjer en mer strukturerad och enhetlig styrning av affärsbeteende i hela organisationen. Ambitionen framåt är att ytterligare utveckla rutiner för uppföljning och rapportering, så att risker och avvikelser hanteras mer förebyggande och integrerat i den löpande verksamhetsstyrningen.

## Kompetens och expertis

Ansvar för hållbarhetsrelaterad kompetens och expertis är samlat hos Head of Sustainability, som leder ESG-styrgruppen och fungerar som koncernens sakkunniga funktion inom området. Styrelsen och koncernledningen säkerställer att nödvändig kompetens finns tillgänglig genom utbildning och extern rådgivning. Kompetensen utvecklas kontinuerligt i takt med koncernens väsentliga påverkan, risker och möjligheter. Utbildnings- och fördjupningsinsatser har under året bland annat fokuserat på områden som klimatpåverkan, resurseffektivitet och arbetsmiljörisker, i linje med koncernens

väsentliga IRO-områden. Styrelsen har under tidigare år fått en introduktion till hållbarhetsstyrning och de nya rapporteringskraven enligt EU:s direktiv om hållbarhetsrapportering (CSRD). Framöver kommer fokus att ligga på att fördjupa förståelsen för hur hållbarhetsfrågor påverkar koncernens affärsmodell, riskexponering och långsiktiga värdeskapande. Syftet är att stärka styrelsens förmåga att integrera hållbarhet i strategiska beslut och i uppföljningen av koncernens utveckling.

## Kompetens inom affäretik och regelefterlevnad

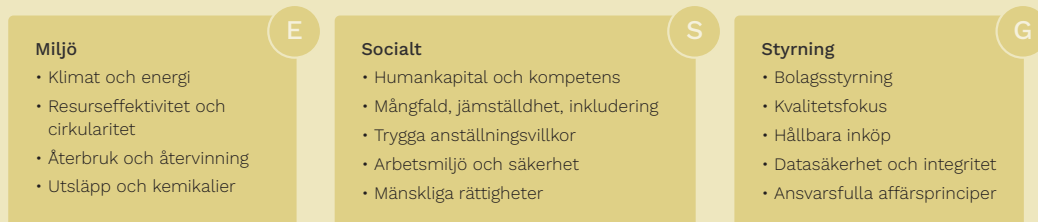
Styrelsen och koncernledningen har erfarenhet och kompetens inom affäretik, juridik, finansiell rapportering, riskhantering och regelefterlevnad. Detta inkluderar kunskap om antikorrupktion, penningtvätt, konkurrensrätt och ansvarsfulla affärsmetoder. Kompetensen upprätthålls genom intern och extern utbildning, tillgång till sakkunniga funktioner inom juridik och regelefterlevnad samt regelbunden uppdatering om förändringar i lagstiftning och koncernens policyer. Detta säkerställer att affärsbeteende beaktas i strategiska beslut, riskbedömningar och den löpande verksamhetsstyrningen.

## Uppföljning och rapportering

Hållbarhetsarbetet följs upp genom regelbunden rapportering till ESG-styrgruppen och koncernledningen. Resultat och nyckeltal granskas årligen av styrelsen som en del av års- och hållbarhetsredovisningen. Regelefterlevnad följs upp genom löpande kontroller, rapportering från ansvariga funktioner och uppföljning mot fastställda policyer.



## Kategorispecifik styrning



## GOV-2 Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings-, lednings- och tillsynsorgan

### Information till styrelsen om hållbarhetsfrågor

Styrelsen för Hedin Mobility Group får i dagsläget information om hållbarhetsfrågor främst i samband med behandlingen av koncernens års- och hållbarhetsredovisning. I detta sammanhang presenteras uppdateringar kring väsentliga påverkan, risker och möjligheter samt resultat kopplade till koncernens styrnings- och efterlevnadsarbete.

Hållbarhetsrelaterade risker och enskilda väsentliga incidenter kan därutöver behandlas inom ramen för ordinarie rapportering om strategi och risk, beroende på ärendenas karaktär och betydelse.

Arbetet med att etablera en mer strukturerad rapporteringsrutin till styrelsen har påbörjats och kommer att utvecklas successivt i takt med implementeringen av EU:s krav för hållbarhetsrapportering (CSRD).

### Beaktande av påverkan, risker och möjligheter

Styrelsen beaktar hållbarhetsaspekter främst i samband med beslut som har direkt strategisk eller finansiell betydelse, exempelvis investeringar, förvärv eller riskbedömningar med potentiell påverkan på koncernens anseende och regelefterlevnad. Under de kommande åren kommer Hedin Mobility Group att vidareutveckla sin process för att systematiskt integrera hållbarhetsrelaterade påverkan, risker och möjligheter i riskhantering och styrning i affärsutvecklingen, i syfte att stärka beslutsunderlagen och öka transparensen i rapporteringen.

### Väsentliga frågor som behandlats av styrelse och koncernledning

De hållbarhetsfrågor som styrelsen och koncernledningen behandlat under rapportperioden framgår av den lista över väsentliga påverkan, risker och möjligheter (IRO:er) som presenteras på sidan 71 i hållbarhetsrapporten.

## GOV-3 Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem

Hedin Mobility Group har inga ersättningsmodeller eller incitamentsprogram där hållbarhetsrelaterade prestationer eller mål påverkar ersättningen till styrelse, koncernledning eller andra ledande befattningshavare.

Ersättningen består av fast lön och sedvanliga förmåner som speglar ansvar, befattningsnivå och gällande marknadsförhållanden.

Styrelse, koncernledning och övriga ledande befattningshavare omfattas inte av rörliga ersättningskomponenter kopplade till miljö-, sociala eller styrningsrelaterade prestationer. Ingen del av ersättningsstrukturen är kopplad till utfallet av hållbarhetsrelaterade aktiviteter, indikatorer eller mål.

## GOV-4 Förklaring om tillbörlig aktsamhet

Centrala delar i tillbörlig aktsamhet	Punkter i hållbarhetsrapporten
A. Att bygga in tillbörlig aktsamhet i styrning, strategi och affärsmodell	GOV-2, SBM-3
B. Att samarbeta med berörda intressenter i alla huvudstegen i tillbörlig aktsamhet	GOV-2, SBM-2, IRO-1, S1-2, S2 och S4
C. Att identifiera och bedöma negativa inverknings	G1, SBM-3 IRO-1, E1, E5, S1, S2, S4,
D. Att vidta åtgärder för att behandla dessa negativa inverknings	G1, E1-3, E5-2, S1-4, S2 och S4
E. Att följa upp hur ändamålsenliga dessa insatser är och kommunicera det	G1, GOV-5, E1, E5, S1, S2 och S4

## GOV-5 Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering

Koncernens arbete med riskhantering och intern kontroll inom hållbarhetsrapportering utgår från samma principer som i det övergripande riskarbetet. Varje enhet och funktion ansvarar för att identifiera och hantera risker i den egna verksamheten, medan samordning och uppföljning sker genom ESG-styrgruppen tillsammans med Ekonomi, HR, QHSE och avdelningen för Juridik och regelefterlevnad. Arbetet bygger på tydliga ägarskap för data och processer samt kontroller som säkerställer spårbarhet från källsystem till rapportering. Detta stödjer koncernens förmåga att hantera förändringar i omvärlden och bidrar till en tillförlitlig rapportering.

Riskbedömningen omfattar hela koncernen och de ESRS-områden som identifierats som väsentliga. Risker prioriteras utifrån sannolikhet, konsekvens samt deras påverkan på hållbarhetsrapporteringens kvalitet och tillförlitlighet. Bedömningen omfattar påverkan, risker och möjligheter kopplade till rapporterade upplysningar och indikatorer. För varje väsentligt område med datapunkter finns definierade dataägare, processägare och kontrollpunkter som säkerställer spårbarhet från källsystem via konsolidering till slutlig rapport.

Riskbedömningen för hållbarhetsrapportering följer koncernens etablerade process för företagsövergripande riskhantering och bygger på den dubbla väsentlighetsanalysen som genomfördes 2024–2025. Bedömningen uppdateras årligen och vid större förändringar och omfattar identifierade påverkan, risker och möjligheter (IRO:er) kopplade till rapporterade upplysningar och KPI:er. Exempel på större förändringar är ny lagstiftning, systembyten eller förvärv.

De främsta riskerna avser datakvalitet, regulatoriska förändringar samt beroende av externa källor och leverantörer. För att minska dessa risker har koncernen förstärkt systemstödet, etablerat tydliga datalinjer samt infört kontroller för behörigheter, masterdata och ändringshantering. Rutiner för datavalidering och avvikelsehantering har vidareutvecklats.

Nyckelkontroller omfattar automatiska och manuella rimlighetskontroller, stickprov av tredjepartsdata samt dokumenterade godkännanden per rapportpaket. Kontrollerna genomförs årligen beroende på datapunkt och loggas.

Resultaten från riskbedömningar och kontrollutfall följs upp i respektive funktion och rapporteras regelbundet till ESG-styrgruppen och CFO. Väsentliga frågor och identifierade avvikelser rapporteras vidare till styrelsen i enlighet med den rapporteringsstruktur som beskrivs i GOV-2. Brister klassificeras och åtgärdsplaner tas fram och följs upp. Rapporteringen utgör ett återkommande underlag för beslut och prioriteringar i koncernen.

Identifierade kontrollbrister och förbättringsområden analyseras systematiskt och beaktas i den årliga uppdateringen av riskbedömningen samt vid vidareutveckling av processer och interna kontroller.

Syftet är att säkerställa en transparent, spårbar och tillförlitlig hållbarhetsrapportering som integreras i styrning och beslut, inklusive hur riskinsikter från IRO-arbetet påverkar mål och investeringar.

## SBM-1 Strategi, affärsmodell och värdekedja

### Affärsmodell och värdekedja

Hedin Mobility Group verkar i flera led av mobilitetsvärdekedjan, från import och distribution av fordon och reservdelar till återförsäljning av såväl nya som begagnade fordon, eftermarknadstjänster, bildemontering och mobilitetstjänster som leasing och uthyrning. Koncernen var under 2025 verksam på 13 europeiska marknader och hade en mindre närvaro i USA. Kunderna utgörs främst av privatpersoner och företagskunder inom försäljning, leasing, service och mobilitetstjänster. Genom service och reparation som förlänger fordonets livslängd och minskar miljöpåverkan under drift, samt renovering och återbruk av fordonskomponenter integreras cirkulära flöden i affärsmodellen.

# Värdekedjan för Hedin Mobility Group

Den här modellen illustrerar var Hedin Mobility Groups väsentliga inverknings, risker och möjligheter (IRO:er) förekommer inom bolagets direkta och indirekta affärsförbindelser i hela värdekedjan; uppströms, egen verksamhet och nedströms, inklusive koncernens intressenter. En kort beskrivning av Hedin Mobility Groups väsentliga frågor med hänvisning till varje kapitel finns längst ner. Mer information om Hedin Mobility Groups IRO i värdekedjan finns i respektive underavsnitt.

## ▲ Uppströms



### Hedin Mobility Groups väsentliga frågor

- E1 – Klimatförändringar
- E5 – Cirkulär ekonomi - resursinflöden
- S2 – Arbetstagare i värdekedjan
- G1 – Ansvarsfullt företagande

## ► Egen verksamhet

## ▼ Nedströms

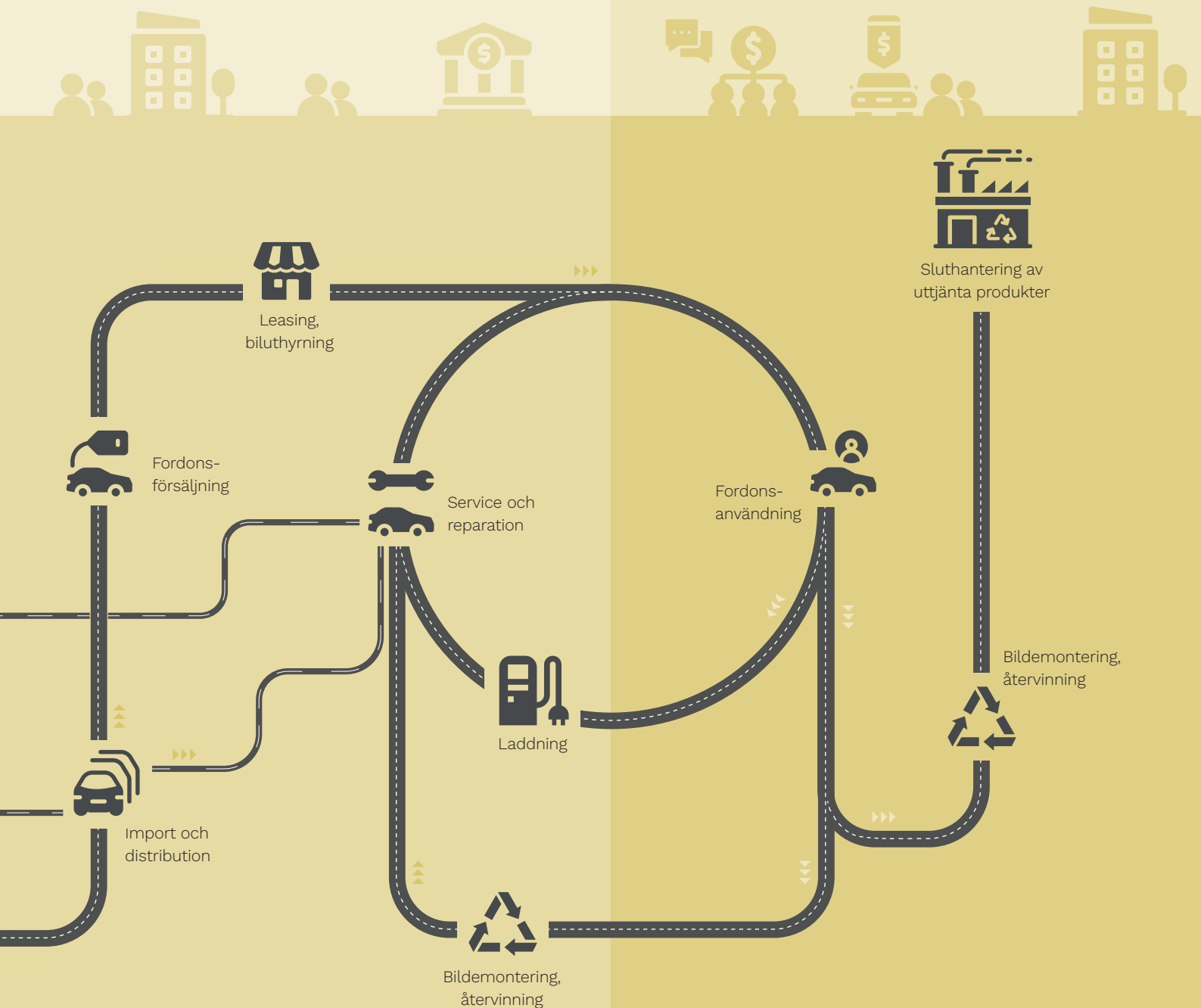
Medarbetare

Ägare

Finansiella  
institutioner

Affärspartners

Kunder

Samhälle  
och omvärld

### Hedin Mobility Groups väsentliga frågor

- E1 – Klimatförändringar
- E5 – Cirkulär ekonomi – resursutflöden
- S1 – Den egna arbetskraften
- G1 – Ansvarfullt företagande

### Hedin Mobility Groups väsentliga frågor

- E1 – Klimatförändringar
- E5 – Cirkulär ekonomi – resursutflöden
- S4 – Konsumenter och slutanvändare – säkerhet
- G1 – Ansvarfullt företagande

## Medarbetare

Det genomsnittliga antalet anställda under året uppgick till 11 158. Medarbetarna är geografiskt fördelade enligt följande: 4 813 i Norden, 5 602 i Centraleuropa, 736 i Storbritannien samt 7 i övriga länder.

Personalstyrkan är primärt verksam inom återförsäljning av nya och begagnade fordon, service och eftermarknad, logistik samt administrativa och kommersiella funktioner inom Retail, Distribution och Mobility Solutions. Den geografiska fördelningen speglar koncernens operativa närvaro och intäktsstruktur i respektive marknad.

## Intäkter

Koncernens nettoomsättning uppgick under 2025 till 89 630 Mkr. Nettoomsättningen fördelas över koncernens geografiska marknader och huvudsakliga verksamhetsområden i enlighet med den finansiella rapporteringen.

## Strategi och koppling till väsentliga frågor

Hedin Mobility Groups strategi är att driva lönsam tillväxt i hela värdekedjan genom tre prioriteringar: i) stärka kundvärdet och öka andelen återkommande intäkter inom eftermarknad och mobilitet, ii) effektivisera drift och kapitalanvändning, och iii)

stödja omställningen mot mer hållbar mobilitet och cirkulära flöden där det är affärsmässigt relevant. Strategin är utformad för att stödja övergången till en mer hållbar och resilient mobilitetssektor och beaktar utvecklingen av EU:s klimat- och cirkularitetsramverk.

Strategin adresserar de väsentliga påverkan, risker och möjligheter som identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen, inom klimat och energi (E1), cirkulär resurseffektivitet (E5), arbetsvillkor (S1) arbetstagare i värdekedjan (S2), konsumenter och slutanvändare (S4) samt företagskultur (G1). Genom att integrera dessa områden i affärsplaner och investeringsbeslut säkerställs att hållbarhetsaspekter stärker både affärsmodellens motståndskraft och koncernens långsiktiga lönsamhet.

Under kommande år fortsätter koncernen att utveckla sina strategiska prioriteringar och mål baserat på de väsentliga IRO:erna. Arbetet syftar till att ytterligare förtydliga hur hållbarhetsaspekter vägs in i affärsbeslut och resursallokering, och att säkerställa att strategin långsiktigt stärker både affärsmodellens motståndskraft och koncernens värdeskapande. Arbetet följs upp inom ramen för koncernens styrmodell där ESG-styrgruppen rapporterar till ledning och styrelse om genomförande och målprogress.

## Strategiska prioriteringar kopplade till väsentliga IRO:er

De strategiska prioriteringarna har konkretiserats i fem fokusområden som är direkt kopplade till de väsentliga påverkan, risker och möjligheter som identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen.

Strategisk prioritering	Kopplade väsentliga IRO:er (ESRS-område)	Strategiskt svar	Tidshorisont
1. Kundvärde och återkommande intäkter	E1 Klimat E5 Cirkularitet S4 Konsumenter/slutanvändare	Utveckla elektrifiering och mobilitetstjänster, förbättra säkerheten i begagnatflödet, vidareutveckla cirkulära service- och reservdelsflöden samt expandera digitala kundlösningar.	Kort–medel
2. Effektiv drift och kapitalanvändning	E1 Klimat G1 Företagskultur	Energi- och materialeffektivisering i anläggningar och drift, digitaliserad klimat- och resursuppföljning som stärker styrning och affärsutveckling samt minskade regelefterlevnadsrisker genom ansvarsfulla investeringsbeslut för långsiktig lönsamhet	Kort–medel
3. Hållbar mobilitet och cirkulära flöden	E1 Klimat E5 Cirkularitet S1 Arbetsvillkor	Investeringar i laddinfrastruktur och vidareutveckling av cirkulära flöden såsom återbruk, demontering och flexibla leasinglösningar som ökar nyttjandegrad, samt stärkt teknisk kompetens och säkra arbetssätt i takt med omställningen.	Medel–lång
4. Ansvarsfull värdekedja och leverantörssamarbete	E5 Cirkularitet S2 Arbetstagare i värdekedjan G1 Företagskultur	Stärka processer för due diligence, leverantörsuppföljning och spårbarhet för att säkerställa sociala och miljömässiga standarder i hela värdekedjan	Medel–lång
5. Attraktiv arbetsgivare med säker och hållbar arbetsmiljö	S1 Egna arbetstagare	Fortsatt utveckling av systematiskt arbetsmiljöarbete och utbildning i säkra arbetssätt för att minska olyckor och stress och stärka långsiktig kompetens och operativ stabilitet.	Kort–medel

## Värdeskapande logik och beroenden

Affärsmodellen bygger på att kombinera fordonsförsäljning med långsiktiga kundrelationer inom service, mobilitet och logistik. Vår värdeskapande logik påverkas av tillgången till fossilfria energisystem, resurseffektiva leverantörsled och kvalificerad teknisk kompetens i eftermarknaden. Koncernen är beroende av fordonstillverkare, leverantörer av reservdelar, utrustning och kemikalier samt av energileverantörer och digitala systempartners, vars förmåga att ställa om till fossilfria och resurseffektiva processer och produkter påverkar våra egna utsläpp och möjligheten att uppnå transparens i värdekedjan. Samtidigt är verksamheten nedströms beroende av logistik- och servicepartners samt av kundernas efterfrågan på hållbara fordon och

mobilitetstjänster, där förändrade styrmedel, energipriser och marknadsvillkor påverkar efterfrågan och därmed lönsamhet och kapitalbindning. De mest väsentliga hållbarhetsrelaterade beroendena 2025 gäller energiförsörjning, transport- och logistiksystemens utsläpp och tillgänglighet samt datakvalitet i leverantörs- och utsläppsrapportering. Dessa områden hanteras strategiskt genom energieffektivisering, samordnad transportstyrning och förbättrade dataprocesser.

Störningar eller strukturella förändringar inom dessa beroenden kan samtidigt medföra finansiella risker genom ökade kostnader, kapitalbindning eller förändrad efterfrågan.

Väsentligt IRO-område	Typ (IM/FM)	Huvudsakliga beroenden / påverkan	Strategiska svar i strategi och affärsmodell	Tidshorisont
E1 – Klimatförändringar	IM, FM	Beroende av fordonstillverkare, energisystem och kundernas omställning till elektrifiering. Utsläpp i värdekedjan och klimatpolitiska styrmedel påverkar kostnader, efterfrågan och marginaler.	Anpassning till elektrifiering, energieffektivisering i egna anläggningar samt stärkt klimatdata och riskanalys som stöd för affärs- och investeringsbeslut.	Kort, medel, lång
E5 – Cirkulär ekonomi	IM	Beroende av resursintensiv produktion uppströms. Möjlighet till positiv påverkan genom förlängd livslängd och effektivare resursanvändning i egen verksamhet och nedströms.	Utveckling av service, återbruk och demontering samt vidareutveckling av leasing- och mobilitetstjänster som förlänger livslängd och ökar nyttjandegrad.	Medellång, lång
S1 – Egna arbetstagare	IM	Beroende av goda och säkra arbetsförhållanden för operativ leveransförmåga	Systematiskt arbetsmiljöarbete, uppföljning av incidenter och psykosociala risker samt utbildning i säkra arbetssätt.	Kort, medel, lång
S2 – Arbetstagare i värdekedjan	IM	Leveransstabilitet och varumärke är beroende av arbetsvillkor hos leverantörer uppströms. Brister kan innebära negativ påverkan och störningar i värdekedjan.	Integrering av Supplier Code of Conduct i ramavtal samt riskbaserad bedömning och uppföljning i leverantörsledet.	Medellång
S4 – Konsumenter / slutanvändare	IM	Intäkter och kundförtroende är beroende av säker service och korrekt information, särskilt i begagnatflödet.	Strukturerade säkerhetskontroller, kvalitetssäkrad service och uppföljning av säkerhetsrelaterade klagomål.	Kort, medel
G1 – Företagskultur	IM	Affärsrelationer och stabilitet är beroende av efterlevnad av Code of Conduct. Brister innebär potentiell negativ påverkan genom oetiskt agerande och lagöverträdelser.	Code of Conduct och underliggande tematiska policyramverk, visseblåsarfunktion, utbildning och uppföljning för stärkt datakvalitet och styrning	Kort, medel

IM avser påverkanens väsentlighet, FM avser finansiell väsentlighet.

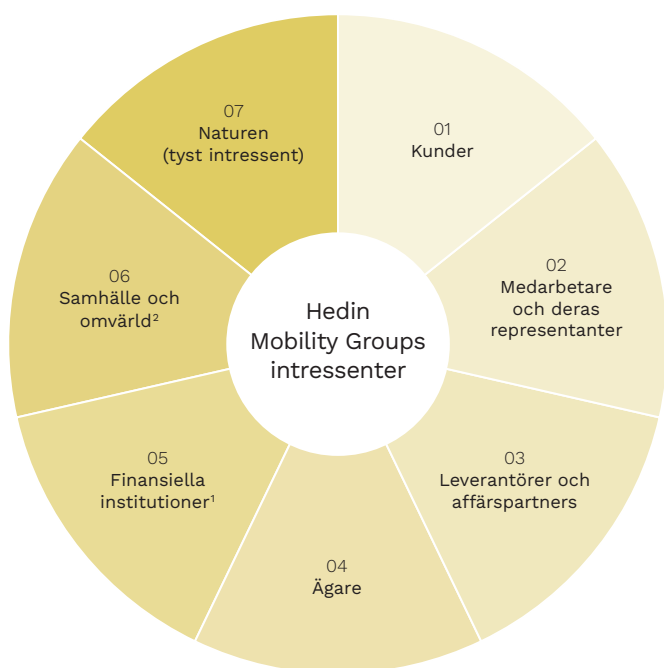
## SBM-2 Intressenters intressen och synpunkter

### Syfte och metod för intressentdialog

Hedin Mobility Groups strategi och affärsmodell informeras av återkommande intressentdialoger. Dialogen är integrerad i vår styrning och används för att identifiera relevanta förväntningar, risker och möjligheter i värdekedjan. Omfattning och frekvens varierar mellan intressentgrupper och marknader, och i vissa områden bygger vi i dagsläget på indirekta indikatorer och periodiska insamlingar. Syftet är att säkerställa att intressentperspektiv vägs in i affärsbeslut och att hållbarhetsaspekter hanteras strukturerat och transparent. Resultat från dialogen utgör ett viktigt underlag i vår dubbla väsentlighetsanalys och för strategiska prioriteringar samt rapportering enligt ESRS.

### Identifiering och klustring av intressenter

Utifrån vår affärsmodell och påverkansanalys har vi identifierat sex huvudkluster av intressenter som tillsammans täcker våra viktigaste relationer och påverkansområden:



### Dialogformer och frekvens

Hedin Mobility Group för dialog med sina intressenter genom flera etablerade kanaler och kontaktpunkter. Formen och frekvensen varierar mellan marknader och verksamhetsområden. Centrala källor till intressentinput är kund- och medarbetarundersökningar, uppföljning av leverantörer och affärspartners, investerardialoger samt kontakter med myndigheter, branschorganisationer, samhälle och media. I delar av värdekedjan, där vår påverkan är indirekt, används leverantörsdialoger som följs upp av policys, uppförandekoder och avtal som styrmedel för att tydliggöra förväntningar och säkerställa ansvarsfulla relationer. Sammanställda resultat analyseras och återrapporteras till ESG-styrgruppen och koncernledningen som del av den löpande hållbarhetsstyrningen.

### Hur intressenternas synpunkter beaktas

Insikter från intressentdialogerna analyseras och sammanställs årligen i samband med den dubbla väsentlighetsanalysen. Analysen används för att identifiera och prioritera påverkan, risker och möjligheter (IRO:er) som har störst betydelse för koncernen och dess intressenter. Resultaten vägs in i den strategiska planeringen, i uppdateringar av koncernens styrande policys samt i hållbarhetsmålen. Centrala teman som framkommit under 2024–2025 rör bland annat elektrifiering, cirkularitet, klimatreduktion i värdekedjan och en trygg och inkluderande arbetsmiljö. Synpunkter från leverantörer och affärspartners har särskilt påverkat utvecklingen av riktlinjer för due diligence och uppföljning enligt Code of Conduct och Supplier Code of Conduct.

### Förändringar i strategi och affärsmodell till följd av intressenternas synpunkter

Dialogerna med intressenter har bidragit till flera konkreta justeringar i Hedin Mobility Groups strategi och affärsmodell. Kund- och samhällsförväntningar har drivit ett ökat fokus på elektrifiering och cirkulära lösningar, vilket har lett till utbyggnad av laddinfrastruktur genom Hedin Supercharge och till att nya affärsmodeller för återbruk, fälgrenovering och återvinning av bildelar etablerats. Medarbetar- och leverantörsdialoger har påverkat koncernens arbete med etik, kompetensutveckling och arbetsmiljö, bland annat genom lansering av gemensamma utbildningsprogram och uppdaterade policys inom mänskliga rättigheter. Finans- och ägardialoger har förstärkt inriktningen på långsiktig lönsamhet, transparens och integrering av hållbarhetsrisker i affärsplaneringen. Sammantaget har dessa insikter lett till att hållbarhetsaspekter integrerats tydligare i koncernens styrmodell och investeringsbeslut.

<sup>1</sup> Såsom banker, finansiärer och försäkringsbolag.

<sup>2</sup> Innefattar myndigheter, utbildningsaktörer, grannar, media och allmänhet.

## Översikt över Hedin Mobility Groups intressentdialoger 2025

Intressentgrupp	Syfte med dialogen	Exempel på dialogform
Kunder	Förstå förväntningar på produkter, tjänster och servicekvalitet samt behov kopplade till elektrifiering, mobilitet och hållbarhet.	Kundundersökningar, återkoppling via service- och försäljningskanaler, digitala kundplattformar och direktkontakt vid anläggningar.
Medarbetare	Främja engagemang, hälsa, säkerhet och kompetensutveckling samt stärka företagets kultur och ledarskap.	Medarbetarundersökningar, utvecklingssamtal, facklig samverkan, interna kanaler och ledarforum.
Leverantörer och affärspartners	Säkerställa regelefterlevnad, etik, kvalitet och hållbarhetsstandarder i värdekedjan samt gemensam utveckling av cirkulära lösningar.	Uppförandekoder, leverantörsuppföljningar, revisioner, workshops och ramavtalsdialoger.
Ägare	Säkerställa långsiktig värdeskapande, finansiell stabilitet och strategisk inriktning i linje med hållbar tillväxt.	Styrelsemöten, rapportering, strategiska avstämningar och löpande informationsutbyte.
Finansiella institutioner	Säkerställa transparens i ekonomisk och hållbarhetsrelaterad rapportering samt tillgång till finansiering på konkurrenskraftiga villkor.	Investerar- och bankmöten, kvartalsrapporter, årsredovisning och hållbarhetsuppföljningar.
Samhälle och omvärld	Bidra till samhällsutveckling, efterleva lagar och krav samt stärka relationer med externa aktörer som påverkas av vår verksamhet.	Samverkan med skolor och utbildningsorgan, kontakt med hyresvärdar och grannar, myndighetsdialoger, presskontakter, deltagande i branschforum.
Naturen (tyst intressent)	Beakta miljöns och ekosystemens intressen i beslut som rör resursanvändning, utsläpp och klimatpåverkan.	Analys av miljö- och klimatdata, uppföljning mot miljömål, tillämpning av miljöpolicy och certifieringar.

### Planerade steg och tidsplan

Under 2025 inleddes arbetet med att formalisera Hedin Mobility Groups process för intressentdialog. Arbetet fortsätter under 2026 med målet att färdigställa processen under 2027. Syftet är att skapa en tydligare struktur för hur insikter samlas in, analyseras och används som underlag i den dubbla väsentlighetsanalysen och den strategiska planeringen. Koncernen planerar att utvärdera möjligheten att införa ett digitalt stöd för att samla och följa upp intressentdata över tid, som ett komplement till de system som redan används för hållbarhetsrapportering. Som en del av detta utvecklingsarbete kan koncernen även komma att pröva hur miljö- och klimatdata kan integreras i processen för att bättre representera Naturen som intressent.

### Förväntad påverkan på relationer till intressenter

De planerade stegen förväntas stärka koncernens relationer med intressenter genom mer systematisk uppföljning, ökad transparens och förbättrad återkoppling. Ett digitalt stöd för insamling och analys av intressentdata möjliggör snabbare identifiering av trender och förväntningar, vilket i sin tur kan leda till tidigare dialog och mer proaktiva beslut. Den tydligare strukturen väntas även öka intressenternas förtroende för koncernens processer och förbättra möjligheten till gemensamt lärande och samverkan kring väsentliga frågor.

### Hur styrelse och ledning informeras

ESG-styrgruppen sammanställer regelbundet en rapport till koncernledningen som beskriver aktuella intressentinsikter, prioriterade teman och rekommenderade åtgärder. Rapporten ligger till grund för uppdateringar av strategi, policyer och mål. Styrelsen informeras årligen i samband med fastställande av hållbarhetsrapporten och genom särskilda genomgångar vid behov, exempelvis vid förändringar i väsentliga intressentkrav eller regulatoriska förutsättningar. På detta sätt säkerställs att både den verkställande och den övervakande nivån hålls uppdaterad om intressenternas synpunkter på koncernens påverkan, risker och möjligheter kopplade till hållbarhet.

## SBM-3 Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

### Väsentliga påverkan, risker och möjligheter

Hedin Mobility Groups väsentliga påverkan, risker och möjligheter baseras på den dubbla väsentlighetsanalys som genomfördes under 2025. Analysen omfattar koncernens egna verksamheter samt den uppströms och nedströms värdekedjan, och identifierar de områden där Hedin Mobility Groups verksamhet har störst faktisk eller potentiell påverkan på människor och miljö, samt de faktorer som positivt eller negativt kan påverka koncernens finansiella ställning och resultat.

Totalt har åtta påverkan, risker och möjligheter (IRO:er) bedömts som väsentliga för koncernen.

HMGs väsentliga frågor	Motsvarande ESRS-ämnen
Begränsning av klimatförändringar	E1 Klimatförändringar
Resursinflöden	E5 Cirkulär ekonomi
Resursutflöden	E5 Cirkulär ekonomi
Arbetsvillkor	S1 Den egna arbetskraften
Arbetsvillkor	S2 Arbetstagare i värdekedjan
Personlig säkerhet för konsumenter och/eller slutanvändare	S4 Konsumenter och slutanvändare
Företagskultur	G1 Ansvarsfullt företagande

De mest väsentliga områdena omfattar klimatpåverkan, resurseffektivitet och cirkularitet, hälsa och säkerhet, samt ansvarsfullt företagande och leverantörsansvar. Följande påverkan, risker och möjligheter (IRO) har bedömts vara väsentliga för Hedin Mobility Group som en del av den dubbla väsentlighetsbedömningen:

	Rubrik	ESRS-standard	Omfattas av upplysningskrav i ESRS	Omfattas av enhets-specifika upplysningar	Ämne	Underämne	Väsentlig påverkan, risk eller möjlighet	Värdekedja	Tidshorisont	Beskrivning
IRO 1	Miljö-information	E1	Ja	Nej	Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Negativ påverkan, faktisk	Uppströms, egen verksamhet, nedströms	Kort, medium och lång sikt	Utsläpp av växthusgaser från fordonens användning och övriga delar av värdekedjan driver klimatförändringar och påverkar natur och samhälle. Detta innebär betydande klimatpåverkan som kräver långsiktiga åtgärder för att minska utsläppen.
IRO 2	Miljö-information	E5	Ja	Ja	Cirkulär ekonomi	Resursinflöden	Negativ påverkan, faktisk	Uppströms	Kort, medium och lång sikt	Tillverkning och distribution av fordon och komponenter kräver betydande mängder råmaterial och energi, vilket ökar miljöpåverkan och innebär att de fordon och komponenter som tas in i koncernens verksamhet är kopplade till resursinflöden uppströms i värdekedjan. Resursförbrukningen är en central utmaning för att minska klimat- och miljöavtryck uppströms.
IRO 3	Miljö-information	E5	Ja	Ja	Cirkulär ekonomi	Resursutflöden	Positiv påverkan, potentiell	Egen verksamhet, nedströms	Kort, medium och lång sikt	Förlängd livslängd på fordon och reservdelar, liksom delnings- och mobilitetstjänster, bidrar till minskat avfall och minskat behov av nyproduktion. Påverkan uppstår genom reducerad resursbelastning och minskade negativa miljöeffekter jämfört med ett linjärt produktflöde.
IRO 4	Samhällsansvarsinformation	S1	Ja	Ja	Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Negativ påverkan, potentiell	Egen verksamhet	Kort, medium och lång sikt	Riskfyllda arbetsmoment och hög arbetsbelastning medför en risk för påverkan på medarbetarnas hälsa och säkerhet genom olyckor, ergonomiska belastningar eller stress. Detta kan, om risken realiseras, leda till incidenter, sjukfrånvaro och långsiktiga hälsokonsekvenser.
IRO 5	Samhällsansvarsinformation	S2	Ja	Ja	Arbetstagare i värdekedjan	Arbetsvillkor	Negativ påverkan, potentiell	Uppströms	Kort, medium och lång sikt	Hos leverantörer kan bristande arbetsvillkor, låga löner, långa arbetstider och otillräckliga säkerhetsrutiner påverka arbetstagarnas hälsa och trygghet negativt. Sådana förhållanden kan även påverka leveranskedjans stabilitet och Hedin Mobility Groups anseende.
IRO 6	Samhällsansvarsinformation	S4	Ja	Ja	Konsumenter och slutanvändare	Personlig säkerhet för konsumenter och slutanvändare	Negativ påverkan, potentiell	Neströms	Kort, medium och lång sikt	Felaktig eller bristfällig service och information, särskilt vid försäljning av begagnade fordon, kan innebära säkerhetsrisker för kunder och slutanvändare. Detta kan leda till olyckor eller felaktig användning av fordon.
IRO 7	Bolagsstyrningsinformation	G1	Ja	Ja	Ansvarsfullt företagande	Företagskultur	Negativ påverkan, potentiell	Egen verksamhet	Kort, medium och lång sikt	Bristande efterlevnad av Code of Conduct kan leda till oetiskt agerande, diskriminering eller lagöverträdelse, vilket påverkar människor och samhälle negativt. En svag företagskultur ökar dessa risker och kan undergräva verksamhetens integritet.
IRO 8	Miljö-information	E1	Ja	Nej	Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Risk	Egen verksamhet	Kort, medium och lång sikt	Klimatpolitiska styrmedel såsom skatter, avgifter och regleringar kan öka kostnaderna i verksamheten och kräva anpassningar av affärsmodellen. Detta påverkar lönsamhet och operativa processer och ställer krav på omställningsförmåga.

## Effekter på strategi, affärsmodell och beslutsfattande

De väsentliga påverkan, riskerna och möjligheterna formar Hedin Mobility Groups strategiska prioriteringar. Den största miljöpåverkan sker i värdekedjan, främst genom produktion av fordon och komponenter samt genom utsläpp vid användning av sålda fordon. Elektrifiering och utveckling av hållbara mobilitetslösningar är därför centralt för att minska klimatpåverkan samt för att möta förändrade kundkrav och skärpta utsläppsregler.

Resurseffektivitet och cirkularitet i värdekedjan är fortsatt väsentliga prioriteringar. Fokus ligger på att förlänga livslängden på fordon och komponenter, minska resursförbrukning och avfall samt utveckla processer för återbruk och återvinning. Dessa initiativ bidrar till att reducera utsläpp, öka effektiviteten och minska risker kopplade till materialtillgång och miljökrav.

I den egna verksamheten är hälsa, säkerhet och arbetsvillkor fortsatt centrala sociala frågor. En stark företagskultur och efterlevnad av Code of Conduct och Supplier Code of Conduct är avgörande för att förebygga oetiskt agerande och säkerställa respekt för mänskliga rättigheter i hela värdekedjan.

Konsumenters och slutanvändares säkerhet är en integrerad del av strategin, med fokus på kvalitet, korrekt information och trygghet i samband med försäljning och service av fordon. Detta stärker förtroendet för koncernens erbjudande och minskar risker kopplade till produktkvalitet och säkerhet.

Arbetet med dessa prioriteringar påverkar affärsutveckling, investeringar och beslutsfattande på koncernnivå och bidrar till att anpassa verksamheten i takt med förändrade krav i värdekedjan samt ökade förväntningar på hållbarhet och miljöansvar.

## Hur påverkan berör människor och miljö samt koppling till strategi och affärsmodell

De mest betydande negativa påverkan gäller utsläpp av växthusgaser från transporter, verkstadsdrift och energianvändning i anläggningar, liksom arbetsmiljö- och säkerhetsrisker i de delar av verksamheten där fysisk hantering av fordon, komponenter och kemikalier ingår. I värdekedjan uppstår påverkan främst genom utvinning av råmaterial och produktion av fordon och fordonskomponenter samt transporter. Dessa påverkan har både direkta konsekvenser för miljön och indirekta följder för människors hälsa, arbetsvillkor och för lokalsamhällen.

De mest betydande positiva påverkan uppstår genom koncernens bidrag till elektrifiering och tillgång till hållbar mobilitet. Genom att utöka utbudet av elfordon, utveckla laddinfrastruktur och erbjuda cirkulära tjänster såsom delade transportlösningar bidrar Hedin Mobility Group till minskade utsläpp, effektivare resursanvändning och en snabbare omställning av fordonsflottan i Europa. Initiativ för återanvändning av reservdelar, minskad materialförbrukning och förbättrad avfallshantering stärker den cirkulära dimensionen av affärsmodellen.

Påverkan är nära sammanflätad med affärsmodellen, som bygger på import, distribution, service och återförsäljning av fordon i flera europeiska marknader. Detta innebär ett strukturellt beroende av externa tillverkare och logistikaktörer, men det strategiska fokuset ligger på att minska de miljömässiga fotavtrycken i de delar av värdekedjan som koncernen själv kan påverka, särskilt i egna anläggningar, verkstäder och transportflöden. Genom investeringar i elektrifiering, bildemontering och kompetensutveckling stärker Hedin Mobility Group både konkurrenskraft och förmåga att bidra till en mer hållbar mobilitet.

Elektrifiering, resurseffektivitet och ansvar för människor i den egna verksamheten är därmed inte separata initiativ, utan integrerade delar av Hedin Mobility Groups övergripande strategi för att möjliggöra hållbar mobilitet och skapa långsiktigt värde för både människor och miljö. Utsläpp från produktion, transporter och användning av fordon bidrar till klimatförändringar, som påverkar människors livsmiljö och skapar ökade krav på omställning inom mobilitetssektorn. Minskade utsläpp genom elektrifiering och effektivare energianvändning innebär därför både klimatnytta och förbättrade livsvillkor för de människor som bor och arbetar i dessa miljöer.

Resursförbrukning och avfall från fordon och komponenter påverkar planetens ekosystem genom uttag av material och ökade avfallsmängder. Genom att förlänga livslängden på produkter och förbättra materialåtervinning minskas belastningen på naturresurser och stärks den cirkulära resursanvändningen i värdekedjan. Hantering av kemikalier i den egna verksamheten och i delar av värdekedjan adresseras främst som en arbetsmiljö- och säkerhetsfråga i koncernens rutiner för S1 och S2.

På samma sätt har arbetsvillkor i den egna verksamheten och i delar av värdekedjan en direkt påverkan på människor genom säkerhet, trygghet och rättvisa villkor i arbetet. En tydlig styrning genom Code of Conduct och Supplier Code of Conduct bidrar till att förebygga sociala skador såsom osäkra arbetsmiljöer, diskriminering eller andra kränkningar av mänskliga rättigheter.

Genom att integrera dessa påverkningar i affärsstrategin skapar koncernen långsiktigt värde och bidrar till förbättrade resultat för både människor och planeten.

## Tidshorisonter och värdekedjans koppling

Den klimat, energi, sociala och affärsetiska påverkan som identifierats genom den dubbla väsentlighetsanalysen bedöms vara relevant på kort, medellång och lång sikt i enlighet med koncernens fastställda tidshorisonter enligt BP 2, med varierande tyngd beroende på typ av påverkan, risk eller möjlighet. Hedin Mobility Group är involverad i dessa påverkan både genom egna verksamheter, särskilt fordonsförsäljning, verkstäder och transporter, och genom affärsrelationer med fordonstillverkare, leverantörer, och andra samarbetspartners i värdekedjan.

## Finansiella effekter av väsentliga risker och möjligheter

Klimatförändringar utgör den risk som har bedömts som finansiellt väsentlig för Hedin Mobility Group i enlighet med den dubbla väsentlighetsanalysen och koncernens fastställda kriterier för finansiell väsentlighet. Den klimatscenarioanalys som genomförts visar att koncernen påverkas av både fysiska och övergångsrelaterade risker, men att de största effekterna bedöms uppstå genom övergången till en elektrifierad fordonsmarknad. Finansieringskostnader, regulatoriska krav och förändrade kundpreferenser fortsätter att driva omställningen mot utsläppsfria och cirkulära mobilitetslösningar, samtidigt som policyförändringar och marknadsvolatilitet skapar betydande osäkerhet.

Analysen visar att övergångsrelaterade risker i första hand påverkar koncernens intäkts- och marginalstruktur. Påverkan bedöms främst avse förändringar i efterfrågan, marginaler och investeringsbehov, snarare än omedelbara balanspåverkande effekter. En snabb ökning av elfordonsandelen minskar eftermarknadens intäktpotential eftersom service- och underhållsbehoven är lägre för elfordon. Under ett 1,5-graders scenario kan denna utveckling bli mer uttalad och förutsätter att koncernen fortsätter att anpassa affärsmodellen mot värdeskapande tjänster såsom återbruk, cirkulära komponentflöden och batterirelaterade tjänster. Under ett 3–4-graders scenario kvarstår efterfrågan på förbränningsmotorer längre, men marknaden blir mer volatil med ökad risk för föråldrat lager, prispress och snabb teknisk utveckling.

Fysiska risker påverkar främst koncernens fastigheter och driftförutsättningar. Scenarioanalysen visar att frekvensen av värmeböljor och extremväder ökar, vilket kan kräva investeringar i kylnings- och klimatanpassningsåtgärder för att säkerställa kontinuerlig verksamhet vid verkstäder och anläggningar. Störningar i värdekedjorna genom avbrott, förseningar eller produktionsstopp hos leverantörer kan också påverka tillgången till fordon och komponenter.

Samtidigt identifierar analysen flera affärsmöjligheter kopplade till den gröna omställningen. Elektrifieringen skapar nya värdeflöden inom cirkulära affärsmodeller, återvinning av fordonskomponenter, batterirelaterade tjänster och utveckling av kundnära energilösningar. Dessa möjligheter kan på sikt bidra till stärkt konkurrenskraft, förbättrad riskprofil och ökad tillgång till hållbar finansiering.

Den sammanvägda bedömningen är att den gröna omställningen kan innebära ökade kostnader på kort sikt men långsiktigt stärka koncernens motståndskraft och lönsamhet genom effektivare resursanvändning, lägre klimatrelaterade risker och fortsatt utveckling av nya mobilitetstjänster.

Bedömningen av finansiella effekter är i nuläget huvudsakligen kvalitativ. Arbetet med att vidareutveckla kvantifiering av klimatrelaterade finansiella effekter pågår i takt med att datakvalitet och analysförmåga stärks.

## Strategins och affärsmodellens motståndskraft

Koncernens strategi bedöms vara motståndskraftig eftersom den är utformad för att hantera de väsentliga påverkan, risker och möjligheter som identifierats i väsentlighetsanalysen. Elektrifiering, utveckling av mobilitetstjänster och effektivare resursanvändning stärker förmågan att möta både faktisk och potentiell negativ påverkan från klimatutsläpp i värdekedjan. Genom att minska beroendet av fossila bränslen, förbättra rutinerna för säker kemikaliehantering i verkstäderna och stödja mer cirkulära flöden minskar koncernens exponering mot regulatoriska krav, ökade kostnader och störningar i leverantörsledet.

Diversifieringen inom varumärken, geografier och intäktsströmmar bidrar till stabilitet och ger kapacitet att ta tillvara affärsmöjligheter kopplade till elektrifiering, eftermarknadstjänster och mer resurseffektiva mobilitetslösningar. Strategin möjliggör därmed både riskreduktion och värdeskapande genom att styra investeringar, produktutveckling och partnerskap mot områden som adresserar de väsentliga IRO:erna.

Bedömningen av motståndskraft baseras på scenarioanalysen enligt E1 samt den övergripande analysen av väsentliga IRO:er i den dubbla väsentlighetsbedömningen.

Under 2026 påbörjar koncernen en strukturerad resiliensanalys i linje med ESRS-kraven. Analysen utvärderar hur klimatrelaterade påverkan samt risker och möjligheter inom energi, materialförsörjning och leverantörskedjor påverkar affärsmodellen på kort, medellång och lång sikt. Resultaten används för att prioritera åtgärder och investeringar som ytterligare stärker motståndskraften och ökar förmågan att ta tillvara möjligheter inom hållbar mobilitet.

## IRO-1 Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter

### Metodik och antaganden

Hedin Mobility Group genomför den dubbla väsentlighetsanalysen i enlighet med kraven i ESRS. Analysen utgör grunden för koncernens hållbarhetsrapportering.

Metodiken är systematisk och spårbar och utgår från koncernens hållbarhetsramverk. Bedömningen kombinerar kvalitativa och kvantitativa underlag för att identifiera och värdera påverkan, risker och möjligheter i den egna verksamheten och i värdekedjan. Arbetet baseras på interna och externa källor samt dialog med berörda intressenter och omfattar identifiering, bedömning, prioritering och uppföljning över tid.

Den beskrivna processen utgör koncernens dubbla väsentlighetsanalys enligt ESRS och omfattar dels identifiering och bedömning av faktisk och potentiell negativ påverkan i den egna verksamheten och i värdekedjan, dels bedömning av finansiell väsentlighet.

Bedömningen skiljer mellan påverkanens väsentlighet och finansiell väsentlighet. En fråga kan fastställas som väsentlig om den uppfyller tröskelvärdet för någon av dessa dimensioner var för sig, i enlighet med ESRS 1.

Bedömningen av finansiell väsentlighet, det vill säga den finansiella materialitetsbedömningen enligt ESRS, omfattar identifiering och värdering av hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter som kan påverka koncernens finansiella ställning och resultat.

Tröskelvärden och bedömningskriterier har fastställts i koncernens bedömningsmodell genom en tvärfunktionell process och tillämpas konsekvent över samtliga ämnesområden.

### Process för identifiering, bedömning och prioritering

Arbetet inleddes med en kartläggning av Hedin Mobility Groups affärsmodell, värdekedja och geografiska marknader i syfte att förstå verksamhetens kontext och identifiera de delar av verksamheten och affärsrelationerna som kan ge upphov till störst påverkan eller exponering för hållbarhetsrelaterade risker.

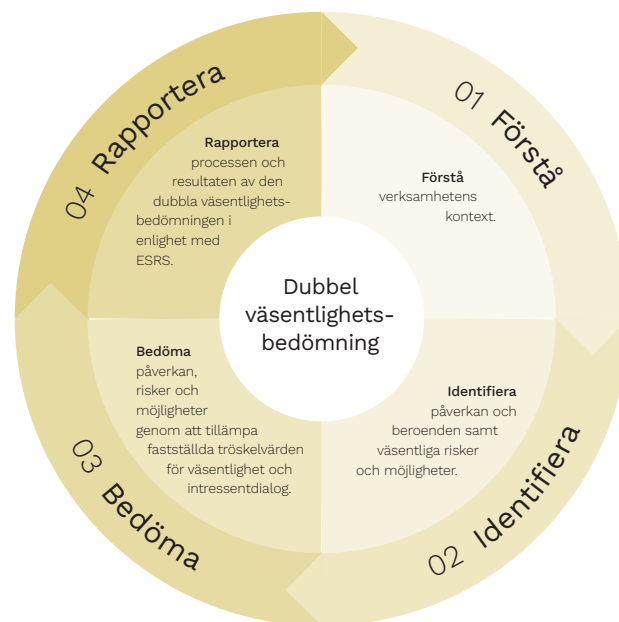
Därefter identifierades faktiska och potentiella, negativa och positiva påverkan, risker och möjligheter samt relevanta beroenden inom miljömässiga, sociala och styrningsrelaterade områden, baserat på internationella ramverk, branschstandarder och interna styrdokument. Identifieringen genomfördes på ämnes-, underämnes- och delunderämnesnivå enligt ESRS-strukturen.

Processen omfattade stegen förstå, identifiera, bedöma och fastställa samt rapportera på väsentliga hållbarhetsaspekter, med fokus på att särskilja de frågor som har störst betydelse för koncernens verksamhet och intressenter i enlighet med ESRS 1.

Identifieringen omfattade både faktiska och potentiella påverkan. Faktiska påverkan avser konsekvenser som redan har inträffat eller pågår, medan potentiella påverkan avser konsekvenser som kan uppstå i framtiden.

Negativ påverkan bedöms utifrån skala, omfattning och återställbarhet. För potentiell negativ påverkan beaktas även sannolikheten för att den ska inträffa.

Positiv påverkan bedöms utifrån skala och omfattning. För potentiell positiv påverkan beaktas sannolikheten för att den ska realiseras.



### Fokus på specifika verksamheter, affärsförbindelser och geografiska områden

Hedin Mobility Group prioriterar de delar av verksamheten och värdekedjan där risken för negativa konsekvenser är störst, baserat på den dubbla väsentlighetsanalysen, vilket innebär att dessa områden ges särskilt fokus i arbetet med åtgärder, uppföljning och resursfördelning. Den genomförda klimatscenarioanalysen visar att koncernen är särskilt exponerad mot både fysiska och övergångsrelaterade klimatrelaterade risker, vilket är ett exempel på ett område som prioriteras.

Bedömningen omfattar både den egna verksamheten och relevanta affärsförbindelser i hela värdekedjan. Särskild uppmärksamhet riktas mot leverantörer och tjänsteleverantörer i regioner med högre risk för bristande arbetsvillkor, svag efterlevnad av rättigheter eller miljömässiga utmaningar.

Den genomförda scenarioanalysen visar att koncernen har affärsmöjligheter kopplade till utvecklingen av reservdelar, batterier och nya bilmärken. Dessa möjligheter beaktas vid beslut om investeringar och prioritering av resurser för att stärka koncernens långsiktiga konkurrenskraft.

## Beaktande av konsekvenser genom verksamhet och affärsförbindelser

Koncernen beaktar konsekvenser som kan uppstå både inom den egna verksamheten och genom affärsförbindelser i hela värdekedjan. De potentiella effekterna omfattar såväl miljö- och klimatpåverkan som arbetsvillkor, mänskliga rättigheter och affärsetik.

Bedömningarna baseras på strukturerade riskanalyser, interna kontroller och uppföljning av leverantörer enligt Hedin Mobility Groups Code of Conduct och Supplier Code of Conduct. Identifierade brister hanteras i dialog med berörda parter och följs upp genom korrigerande åtgärder, kapacitetsbyggande insatser och kontinuerlig övervakning.

Detta tillvägagångssätt säkerställer att koncernen aktivt förebygger och begränsar negativa konsekvenser kopplade till miljö, mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och affärsetik – både i den egna verksamheten och i samarbeten med externa aktörer. Arbets sättet integrerar resultaten från den dubbla väsentlighetsbedömningen i koncernens riskhantering och styrningsprocesser.

## Datinsamling och intressentdialog

Underlaget till väsentlighetsanalysen bygger på befintliga insikter och data från Hedin Mobility Groups löpande dialoger med intressenter under 2024. Synpunkter och förväntningar från prioriterade intressentgrupper har beaktats genom kanaler som kundundersökningar, leverantörsutvärderingar, medarbetarengagemang, myndighetskontakter och investerardialoger.

Bedömningen av intressenternas perspektiv har vägts samman med interna analyser från ESG-styrgruppen, avdelningen för juridik och regelefterlevnad, HR, QHSE, Strategiskt Inköp och Kommunikation. Informationen har använts för att identifiera de hållbarhetsfrågor som bedöms ha störst påverkan på människor, miljö och samhälle, eller som kan ge upphov till betydande finansiella effekter för koncernen. Representanter från ekonomifunktion och koncernledning har deltagit i bedömningen av finansiella risker och möjligheter.

Prioriteringen av frågor har gjorts utifrån en samlad bedömning av varje påverkan, risk eller möjlighet avseende omfattning, allvarlighetsgrad och sannolikhet. För negativa påverkan har fokus legat på hur allvarliga och sannolika konsekvenserna är, medan positiva påverkan har värderats utifrån deras potentiella omfattning, räckvidd och sannolikhet att realiseras.

Bedömningen har genomförts genom en kombination av kvantitativ poängsättning och kvalitativ kalibrering där så bedömts nödvändigt.

## Bedömningsmodell och skala

För att säkerställa en enhetlig och spårbar bedömning av både påverkan och finansiell väsentlighet har Hedin Mobility Group utvecklat en gemensam poängmodell som används i samtliga ämnesområden. Bedömningen skiljer mellan påverkans väsentlighet, det vill säga koncernens faktiska eller potentiella påverkan på människor och miljö, och finansiell väsentlighet, det vill säga hur hållbarhetsfrågor kan påverka koncernens finansiella ställning och resultat, inklusive effekter kopplade till koncernens beroenden av naturresurser, arbetskraft och affärsrelationer.

Modellen baseras på ESRS:s principer och tillämpas konsekvent genom hela analysen för att säkerställa jämförbarhet mellan olika frågor och verksamhetsområden. Vid bedömningen har tidshorisonterna kort, medel och lång sikt tillämpats. Definitionerna av dessa tidshorisonter framgår av BP 2 och har använts konsekvent i analysen. Ambitionen är årlig analys i enlighet med bedömningsmodellen.

Varje potentiell påverkan, risk och möjlighet bedöms utifrån en gemensam metod, men med olika kriterier beroende på typ. För påverkan används kriterierna omfattning, allvarlighetsgrad och varaktighet. För potentiell påverkan beaktas även sannolikhet. Varje faktor tilldelas ett värde på en skala från 1 till 5.

## Faktorer som ingår i bedömningen av påverkan, risker och möjligheter:



Finansiella risker och möjligheter bedöms i stället utifrån deras potentiella finansiella effekt och sannolikhet för förekomst. Bedömningen beaktar sambandet mellan koncernens påverkan på människor och miljö och de risker och möjligheter som kan uppstå till följd av dessa beroenden, exempelvis genom förändrade regulatoriska krav, marknadsförutsättningar eller kundförväntningar.

Bedömningarna sammanställs i en strukturerad bedömningsmatris som ligger till grund för fastställandet av väsentliga frågor. Bedömningarna har utförts av representanter från verksamheten i dialog med ESG-styrgruppen och validerats i en tvärfunktionell genomgång för att säkerställa konsekvens och kalibrering mellan områden.

För klimatrelaterade risker och möjligheter har denna bedömning kompletterats med scenarioanalys enligt ESRS E1 IRO 1.

### Resultat, kvalitetssäkring och framåtblick

Analysen resulterade i en konsoliderad lista med åtta väsentliga påverkan, risker och möjligheter. Dessa har grupperats i tematiska områden enligt ESRS-strukturen och utgör basen för de ämnesspecifika rapportavsnitten.

Samtliga relevanta ämnesspecifika standarder enligt ESRS, inklusive E2, E3, E4, E5 och G1, har analyserats inom ramen för den dubbla väsentlighetsbedömningen. Bedömningen har genomförts på ämnes-, underämnes- och delunderämnesnivå i enlighet med koncernens fastställda tröskelvärden och metodik.

E2, E3 E4 och S3 bedömdes inte nå tröskelvärdet för väsentlighet, vare sig ur påverkan- eller finansiell dimension. E5 och G1 bedömdes som väsentliga och behandlas vidare i respektive ämnesspecifikt avsnitt.

Hållbarhetsrelaterade påverkan, risker och möjligheter bedöms i relation till koncernens övriga strategiska och operativa risker och hanteras inom ramen för de ordinarie styrnings- och planeringsprocesserna. Resultatet verifieras i en gemensam genomgång av ESG-styrgruppen och fastställs av koncernledningen. Bedömningarna integreras i arbetet med affärsplanering, riskhantering, investeringar och affärsutveckling, där ESG-styrgruppen bidrar med analys, prioritering och uppföljning. Utfallet används som beslutsunderlag för mål, handlingsplaner och indikatorer för uppföljning. Arbetet utvecklas successivt i syfte att säkerställa att hållbarhetsrelaterade frågor beaktas på samma sätt som övriga strategiska och operativa beslut.

Processen har genomförts enligt den metod som fastställts av ESG-styrgruppen och dokumenterats i koncernens hållbarhetsramverk. Bedömningarna har stämts av med relevanta funktioner för att säkerställa intern samsyn och spårbarhet. En mer formell granskning av processen planeras inför kommande rapporteringscykler i takt med att arbetssättet etableras och vidareutvecklas.

### Indata och utveckling av processen

Analysen har baserats på en kombination av kvantitativa och kvalitativa indata. Underlaget har omfattat koncernens interna styrdokument, nyckeltal inom miljö-, personal- och regelefterlevnadsområden, resultat från kund- och medarbetarundersökningar samt externa källor som branschstudier, regulatoriska analyser och ESG-databaser. För de klimatrelaterade risker, möjligheter och konsekvenser har dessutom en scenarioanalys använts för att bekräfta bedömningen. Dessa källor har utgjort grunden för att identifiera och bedöma påverkan, risker och möjligheter med relevans för Hedin Mobility Groups verksamhet och värdekedja.

Processen för dubbel väsentlighetsanalys vidareutvecklas fortlöpande. Jämfört med föregående år har arbetet under 2024-2025 präglats av en mer formaliserad metodik, tydligare ansvarsfördelning och gemensamma kriterier för bedömning av påverkan, risker och möjligheter. Den fortsatta utvecklingen syftar till att öka datakvaliteten och stärka kopplingen till koncernens strategiska planering och riskhantering.

## E1 IRO 1 Identifiering och bedömning av klimatrelaterade påverkan, risker och möjligheter

### Metod och arbetsgång

Hedin Mobility Group identifierar och bedömer klimatrelaterade påverkan, risker och möjligheter genom den dubbla väsentlighetsanalysen. En klimatscenarioanalys enligt ESRS E1 genomfördes under 2025 efter den initiala dubbla väsentlighetsanalysen och har använts för att fördjupa och validera analysen av klimatrelaterade risker och möjligheter. Klimatscenarioanalysen utgör koncernens första strukturerade scenarioanalys.

Den dubbla väsentlighetsanalysen visar att klimatförändringar är ett väsentligt område för koncernen. Väsentligheten avser klimatpåverkan i värdekedjan samt en övergångsrelaterad kostnadsrisk. Övriga analyserade klimatrelaterade risker och möjligheter har inte bedömts som väsentliga. Scenarioanalysen har inte förändrat bedömningen av vilka klimatrelaterade påverkan, risker och möjligheter som är väsentliga enligt den dubbla väsentlighetsanalysen.

Analysen omfattar både övergångsrelaterade risker, inklusive policy, marknad, teknologi och reputationsrisker, samt fysiska risker, både akuta och kroniska.

Scenarioanalysen genomfördes i samverkan mellan externa klimatkonsulter och koncernens ESG styrgrupp. Arbetet inleddes med en extern omvärldskartläggning och screening av verksamheten i relation till relevanta klimatscenarier. Kartläggningen identifierade potentiella klimatrelaterade risker och möjligheter utifrån koncernens affärsmodell och värdekedja.

Resultatet behandlades därefter i en första workshop med ESG styrgruppen och representanter från relevanta funktioner, inklusive finans, hållbarhet, inköp, försäljning och fastighetsförvaltning. Risker och möjligheter diskuterades och bedömdes utifrån tidshorisont, sannolikhet, indikerad finansiell påverkan samt genomförbarhet för möjligheter. Bedömningarna genomfördes i mindre arbetsgrupper och sammanställdes i en gemensam genomgång.

Efter workshopen genomfördes fördjupningar och justeringar baserat på inkomna synpunkter. Resultatet behandlades därefter i en andra workshop där bedömningarna kalibrerades, prioriterades och kvalitetssäkrades mot fastställda kriterier samt relevanta externa scenariobeskrivningar och branschdata. Vissa risker analyserades mer i detalj, särskilt där den potentiella finansiella påverkan bedömdes som mer betydande.

Bedömningen av finansiell påverkan är i nuläget kvalitativ och baseras på strukturerad diskussion och rangordning utifrån sannolikhet och potentiell effekt. ESG styrgruppen fastställde därefter det samlade resultatet.

Riskerna klassificerades enligt följande bedömningskriterier: sannolikhet 1 till 5, finansiell påverkan 1 till 3 samt tidshorisont kort 0 till 3 år, medellång 3 till 8 år, lång över 8 år. Tidshorisonterna användes för att bedöma när i tiden respektive risk förväntas materialiseras, vilket påverkade riskernas rangordning och urvalet av de risker som analyserades mer i detalj och kvantifierades.

De mest väsentliga övergångsrelaterade riskerna identifierades inom policy- och marknadsrelaterade områden, medan de mest väsentliga fysiska riskerna identifierades relaterade till värmeexponering och extremväder. Riskernas relativa rangordning dokumenterades i en intern riskmatris och låg till grund för urval för vidare analys och kvantifiering.

De risker som bedömdes ha högst kombinerad sannolikhet och finansiell påverkan och därför valdes för kvantifiering var värmeböljorrelaterade driftstörningar, minskade eftermarknadsintäkter till följd av elektrifiering samt fysiska skador på fastigheter och varulager.

Resultaten presenterades, diskuterades och fastställdes i ESG styrgruppen, beslutades därefter av koncernledningen och i nästa steg av styrelsen.

### Klimatscenarier och centrala antaganden

Analysen bygger på två klimatbanor:

- Ett ordnat omställningsscenario i linje med cirka 1,5°C global uppvärmning
- Ett scenario med hög uppvärmning om cirka 3 till 4°C

Det ordnade omställningsscenariot är inspirerat av NGFS Net Zero 2050, vilket motsvarar en global uppvärmning om cirka 1,5°C till 2100. Scenariot med hög uppvärmning är inspirerat av NGFS Current Policies, vilket motsvarar en global uppvärmning om cirka 3 till 4°C till 2100. Scenarierna har kalibrerats med stöd av ytterligare externa källor, inklusive IPCC AR6 samt IEA Net Zero Emissions 2050 och relevanta energi- och fordonsmarknadsprognoser. Scenarierna har anpassats till koncernens verksamhet, geografiska exponering och marknadsförutsättningar.

Valet av scenarier syftar till att säkerställa jämförbarhet med internationellt vedertagna vetenskapliga referensbanor.

Scenarierna utgör inte prognoser utan alternativa utvecklingsbanor som används för att analysera koncernens exponering under olika klimatrelaterade förutsättningar.

I 1,5°C-scenariot antas accelererad elektrifiering, stigande och brett implementerade koldioxidpriser, snabb utbyggnad av laddinfrastruktur samt ökade regulatoriska krav på utsläppsminskning i hela värdekedjan. I 3 till 4°C-scenariot antas fragmenterad klimatpolitik, långsammare elektrifiering, högre fysisk klimatpåverkan samt ökad volatilitet i energipriser och leveranskedjor.

I 1,5°C-scenariot förutsätts tidig och koordinerad klimatpolitik i linje med internationella klimatmål, medan 3 till 4°C-scenariot kännetecknas av fragmenterad policyutveckling och fördröjd omställning. Dessa skillnader påverkar elektrifieringstakt, investeringsbeslut och konkurrensdynamik inom fordonssektorn.

Tidshorisonterna i analysen följer definitionen i metodavsnittet och har använts konsekvent vid bedömning av riskernas sannolikhet och finansiella påverkan.

Tidshorisonerna i klimatscenarioanalysen skiljer sig från de generella definitioner som används i övriga delar av hållbarhetsrapporteringen. Detta beror på att analysen utgår från marknads- och teknikrelaterade utvecklingscykler inom fordonsindustrin, där investeringshorisonter och produktlivscykler är längre än i den övergripande riskrapporteringen.

Bedömningen bygger på intern verksamhetsförståelse, tillgänglig finansiell information samt de externa klimatscenarier som anges ovan. I de delar där kvantifiering genomförts har interna finansiella data, antaganden om fordonsflottans utveckling, elektrifieringstakt, koldioxidpriser samt dokumenterade metodbeskrivningar använts. Externa referensskällor inkluderar NGFS scenariodatabas, IEA Net Zero Emissions 2050, IPCC AR6 samt branschspecifika analyser av elektrifiering och energimarknadsutveckling.

Dessa källor användes för att fastställa övergripande scenarier för elektrifieringstakt, koldioxidprisutveckling och fysisk klimatpåverkan, medan finansiella konsekvensbedömningar baserades på interna data och antaganden dokumenterade i samband med workshopen.

Bedömningen är i vissa delar indikativ och förenad med osäkerhet, särskilt vad gäller långsiktiga antaganden om policyutveckling, teknikutveckling och marknadsdynamik.

Osäkerheten är särskilt kopplad till takten i regulatoriska förändringar, implementering av koldioxidprissättning, teknikutveckling inom batterier och laddinfrastruktur samt förändrade kundpreferenser i olika geografiska marknader.

### Klimatrelaterad påverkan

Bedömningen av klimatrelaterad påverkan omfattar hela värdekedjan och utgår från de aktiviteter som ger upphov till utsläpp av växthusgaser, från energi och bränsleanvändning i egna anläggningar och transporter till produktutbud, logistik och samarbeten med leverantörer och återförsäljare.

Bedömningen används för att prioritera områden där koncernen har störst möjlighet att minska sin klimatpåverkan genom energieffektivisering, elektrifiering, förnybara drivmedel och utveckling av mobilitetstjänster.

### Fysiska klimatrelaterade risker

Fysiska risker identifieras genom analys av klimatrelaterade faktorer såsom värmeböljor, extremväder och översvämningar i de geografiska områden där koncernen är verksam. Bedömningen omfattar både direkta effekter på egna anläggningar och indirekta effekter i värdekedjan.

De fysiska risker som analyserats har inte bedömts som självständigt finansiellt väsentliga, även om klimatförändringar som riskområde är finansiellt väsentligt för koncernen.

Riskerna delas in i akuta risker, exempelvis stormar och översvämningar, samt kroniska risker, exempelvis långsiktig temperaturökning och återkommande värmeböljor.

Scenarioanalysen visar att fysiska risker är mer framträdande i ett scenario med hög uppvärmning om cirka 3 till 4°C. Inom analysen har två fysiska risker analyserats mer i detalj:

- potentiella intäktsbortfall vid driftstörningar till följd av värmeböljor
- risk för skador på fastigheter och varulager till följd av extremväder

Bedömningen inkluderar en övergripande analys av potentiell finansiell påverkan, främst relaterad till ökade driftskostnader och investeringsbehov. Den indikativa analysen visar att intäktsrisk kopplad till värmeböljor kan uppgå till upp till cirka 300 MSEK årligen i ett 3 till 4°C-scenario, baserat på antaganden om antal driftpåverkade dagar och marginalstruktur.

En fullständig kvantitativ resiliensanalys har ännu inte genomförts. Den genomförda scenarioanalysen ska därför ses som en inledande bedömning av affärsmodellens motståndskraft under olika klimatbanor. Koncernen avser att vidareutveckla arbetet, särskilt avseende fastighetsportföljens exponering och klimatanpassningsbehov.

### Övergångsrelaterade risker

Övergångsrelaterade risker omfattar policyrelaterade, teknologirelaterade och marknadsrelaterade samt reputationsrelaterade risker kopplade till omställningen mot en koldioxidsnål ekonomi. Riskerna bedöms vara mer framträdande i ett scenario med ordnad omställning i linje med 1,5°C, medan fysiska risker ökar i betydelse i ett scenario med hög uppvärmning.

En identifierad policyrelaterad övergångsrisik är ökade kostnader i koncernens egen verksamhet till följd av klimatrelaterade skatter, lagstiftning, tullar eller liknande ekonomiska pålagor. Denna risk har bedömts som finansiellt väsentlig.

Analysen beaktar antaganden om stigande koldioxidpriser över 100 EUR per ton i ett 1,5°C-scenario samt en successiv ökning av elfordonsandelen i fordonsparken till över 80 % på lång sikt i relevanta marknader. Den finansiella påverkan av minskade eftermarknadsintäkter bedöms vara mer framträdande i 1,5°C-scenariot till följd av högre elektrifieringstakt, medan påverkan i 3 till 4°C-scenariot bedöms vara mer begränsad givet en långsammare omställning.

Denna risk har identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen och bedömts som finansiellt väsentlig utifrån koncernens fastställda tröskelvärden. Scenarioanalysen bekräftar och fördjupar förståelsen av den finansiella exponeringen, särskilt i ett scenario med snabb omställning i linje med 1,5°C.

Utöver policyrelaterade risker identifierades teknologirelaterade risker kopplade till elektrifiering av fordonsflottan, inklusive potentiellt minskade serviceintäkter per fordon, samt marknadsrelaterade risker kopplade till förändrad konkurrensdynamik.

Reputationsrelaterade risker omfattar risk för minskat investerarförtroende och påverkan på varumärke och kundpreferenser vid bristande klimatanpassning eller otillräcklig transparens i klimatrapportering.

Hedin Mobility Groups breda representation av fordonstillverkare bidrar till en viss diversifiering av övergångsrelaterade risker, eftersom koncernen kan anpassa försäljningsmix och produktbud i takt med förändrade regulatoriska och marknadsmässiga förutsättningar. Samtidigt medför denna bredd ökad komplexitet i uppföljning och regelefterlevnad i värdekedjan.

Bedömningen av den finansiella påverkan är förenad med osäkerhet, särskilt vad gäller takten i elektrifiering och framtida policyförändringar. Den finansiella analysen ska därför betraktas som indikativ.

### Klimatrelaterade möjligheter

Scenarioanalysen identifierade klimatrelaterade möjligheter kopplade till utveckling av cirkulära affärsmodeller, expansion inom elfordonsrelaterade tjänster och mobilitetstjänster. Möjligheterna har analyserats men har inte bedömts som självständigt väsentliga i den dubbla väsentlighetsanalysen.

Möjligheterna bedöms vara mest framträdande i ett scenario med ordnad omställning i linje med cirka 1,5°C, där efterfrågan på lågutsläppslösningar och cirkularitet ökar och där regelverk driver snabbare förändring i marknaden. Identifierade möjligheter omfattar:

- Cirkulära affärsmodeller, såsom ökat värdeskapande i livscykeln genom längre nyttjande av fordon och komponenter, ökat fokus på återbruk och andra livscykelflöden, samt stärkt erbjudande kopplat till begagnatmarknad och eftermarknad där det är relevant för koncernens affär.
- Elfordonsrelaterade tjänster, såsom ett utökat tjänsterbjudande kopplat till elektrifieringens krav, exempelvis nya kompetenser och arbetssätt inom service och underhåll, samt kompletterande tjänster som kan växa i betydelse i takt med att elfordonsandelen ökar.
- Mobilitetstjänster, där scenarioanalysen pekar på möjligheter att vidareutveckla tjänster som möter förändrade kundbehov, särskilt i marknader och kundsegment där flexibilitet och tjänstebaserade upplägg ökar i relevans.
- Portfölj och marknadsflexibilitet, där koncernens breda representation av flera bilmärken bedöms skapa handlingsutrymme att anpassa produktmix och erbjudande när teknikskiften och policykrav utvecklas olika snabbt mellan marknader. Detta kan underlätta kommersiell anpassning i omställningen, samtidigt som det kräver tydlig intern prioritering och uppföljning.

Möjligheternas finansiella påverkan har i nuläget bedömts kvalitativt och baseras på scenariobaserade marknadsantaganden och workshopdiskussioner.

Möjligheterna är beroende av marknadens mognad, den regulatoriska utvecklingen och koncernens förmåga att vidareutveckla erbjudande, data och uppföljning.

### Koppling till strategi och vidareutveckling

Analysen visar att koncernens nuvarande strategi i huvudsak är förenlig med identifierade klimatrelaterade risker och möjligheter. Scenarioanalysen har därmed fungerat som en strukturerad genomgång av affärsmodellens exponering under två kontrasterande klimatbanor.

Analysen har inte föranlett en förändring av koncernens övergripande strategi, men utgör underlag för vidareutveckling av riskhantering och klimatanpassningsarbete i kommande rapporteringscykler, inklusive fördjupning av fastighetsrelaterade analyser för att bättre stödja investeringsplanering.

## IRO-2 Upplysningskrav i ESRS-standarder som omfattas av företagets hållbarhetsrapport

En förteckning över inkluderande upplysningskrav finns på s 118 i hållbarhetsrapporten.

# Miljömässiga upplysningar

Hedin Mobility Group verkar i flera led av mobilitetsvärdekedjan, från import och distribution till återförsäljning, service, demontering och mobilitetstjänster. Den största miljöpåverkan uppstår i värdekedjan, särskilt genom användningen av sålda fordon, medan den egna verksamheten påverkar genom energianvändning, transporter och fastighetsdrift.

Miljöavsnittet omfattar klimatförändringar och resursanvändning och cirkulär ekonomi. Arbetet fokuserar på att stärka datakvalitet och styrning, hantera klimatrelaterade risker och successivt utveckla mer strukturerade åtgärder. Genom elektrifiering, förlängd livslängd på fordon och komponenter samt utveckling av mobilitetstjänster integreras klimat och cirkularitet i affärsmodellen och den långsiktiga strategin.

- ▶ E1 Klimatförändringar  
81-87
- ▶ E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi  
88-90
- ▶ Rapportering enligt EU:s taxonomi  
91-95

## E1 Klimatförändringar

Utsläpp av växthusgaser i hela värdekedjan innebär en faktisk negativ påverkan på naturen och samhället. Den största påverkan sker när fordon används nedströms, men även andra delar av värdekedjan bidrar. På kort, medel och lång sikt driver dessa utsläpp klimatförändringar som påverkar både miljö och människor.

Det finns risk, på kort, medel och lång sikt, för ökade kostnader i Hedin Mobility Groups egen verksamhet till följd av klimatrelaterade skatter, lagstiftning, tullar, böter eller liknande ekonomiska pålagor. Sådana förändringar kan påverka lönsamheten och kräver anpassning av både affärsmodell och processer för att möta nya klimatpolitiska krav.



Ämne	Underämne	Väsentlig påverkan, risk eller möjlighet	Position i värdekedjan	IRO
Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Negativ påverkan, faktisk	Uppströms, egen verksamhet, nedströms	Utsläpp av växthusgaser från fordonens användning och övriga delar av värdekedjan driver klimatförändringar och påverkar natur och samhälle. Detta innebär betydande klimatpåverkan som kräver långsiktiga åtgärder för att minska utsläppen.
Klimatförändringar	Begränsning av klimatförändringar	Risk	Egen verksamhet	Klimatpolitiska styrmedel såsom skatter, avgifter och regleringar kan öka kostnaderna i verksamheten och kräva anpassningar av affärsmodellen. Detta påverkar lönsamhet och operativa processer och ställer krav på omställningsförmåga.

## ESRS E1 Klimatförändringar

### Väsentliga inverkningar, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell

Hedin Mobility Group verkar på flera europeiska marknader där den största klimatpåverkan uppstår i värdekedjan, särskilt genom användning av sålda produkter samt produktion och transporter av inköpta fordon och andra varor och tjänster. Denna påverkan utgör en faktisk negativ påverkan på miljön genom utsläpp av växthusgaser som bidrar till klimatförändringar.

Därutöver uppstår klimatpåverkan genom energianvändning, transporter, logistik och fastighetsdrift i den egna verksamheten, vilket ger upphov till utsläpp i Scope 1 och Scope 2. Dessa utsläpp är betydande för den operativa verksamheten, även om cirka 99,5 % av koncernens totala klimatpåverkan uppstår i Scope 3.

Den dubbla väsentlighetsanalysen visar att klimat är ett väsentligt område både utifrån koncernens negativa påverkan på miljön och utifrån finansiella risker. Koncernen är exponerad för övergångsrelaterade risker kopplade till regulatoriska förändringar, teknologisk omställning och förändrade marknadsförutsättningar, samt fysiska risker relaterade till extremväder och klimatrelaterade störningar i verksamhet och värdekedja. Bedömningen av dessa risker har fördjupats genom den klimatscenarioanalys som genomförts enligt ESRS E1, där koncernens exponering analyserats under både ett ordnat omställningsscenario i linje med cirka 1,5°C global uppvärmning och ett scenario med högre uppvärmning om cirka 3–4°C.

Den identifierade påverkan och de identifierade riskerna är direkt kopplade till koncernens affärsmodell, där användning av sålda produkter utgör den största utsläppskällan och där regulatoriska förändringar kan påverka både efterfrågan och kostnadsstruktur.

Förutsättningarna varierar mellan marknaderna, vilket innebär att datatillgång, energimix och lokala processer skiljer sig åt. Klimatarbetet utvecklas successivt med utgångspunkt i koncernens utsläppsprofil och identifierade risker och möjligheter.

### E1-1 Omställningsplan för begränsning av klimatförändringar

Koncernen har ingen formellt beslutad övergångsplan. Frågan om en övergångsplan enligt ESRS E1 kommer att ses över inom ramen för koncernens fortsatta utveckling av klimatarbetet.

En eventuell framtida övergångsplan skulle beakta målsättningen att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5°C i linje med Parisavtalet samt resultaten från den genomförda klimatscenarioanalysen.

### E1-2 Policyer

Koncernen saknar i dag en övergripande koncernpolicy specifikt för klimatområdet eftersom styrningen historiskt har hanterats inom respektive verksamhetsområde och anpassats till lokala krav och miljöledningssystem.

Klimat efterlevnad och miljöansvar omfattas av koncernens Code of Conduct, som är fastställd på koncernnivå och gäller för samtliga verksamheter inom koncernen. Code of Conduct innehåller övergripande principer för miljöansvar och efterlevnad av tillämplig miljö- och klimatrelaterad lagstiftning, men utgör inte en specifik klimatpolicy enligt ESRS E1.

Arbetet styrs därför genom lokala riktlinjer och policyer där sådana finns. Uppföljning sker centralt i samband med riskbedömningar och rapportering och utvecklas successivt i takt med att datagrund och arbetssätt stärks.

Under 2026 avser koncernen att påbörja arbetet med att ta fram en koncerngemensam klimatpolicy som ska ge en samlad inriktning framåt och tydliggöra hur klimatperspektivet ska integreras i beslut och processer i hela verksamheten.

Mot bakgrund av utsläppsprofilens värdekedjekaraktär kommer en framtida klimatpolicy även att omfatta principer för hantering av leverantörsrelaterade utsläpp samt integrering av klimatperspektivet i inköps- och affärsbeslut.

### E1-3 Åtgärder och resurser

Koncernen har under rapporteringsåret 2025 inte fastställt någon formell och tidsatt åtgärdsplan enligt ESRS E1 för att minska utsläppen i den egna verksamheten eller i värdekedjan.

Samtidigt pågår ett successivt utvecklingsarbete för att stärka koncernens förmåga att identifiera, prioritera och strukturera relevanta klimatåtgärder på koncernnivå. De initiativ som genomförs är i nuläget inte tidsatta eller kvantifierade som formella klimatåtgärder enligt ESRS E1, men utgör underlag för framtida prioriteringar när styrning och mål utvecklas.

Inom ramen för den löpande verksamheten genomförs initiativ som kan bidra till minskad energianvändning och klimatpåverkan, exempelvis effektivisering av energianvändning i verkstäder och lager, optimering av uppvärmning och ventilation samt elektrifiering av interna transporter. Dessa initiativ är i nuläget lokalt drivna och inte del av en samlad koncernövergripande klimatplan.

Genom affärsmodellen, inklusive försäljning av elfordon samt service och reparation som förlänger produkters livslängd, påverkar koncernen indirekt omställningen i transportsektorn. Dessa aktiviteter är affärsdrivna och kan indirekt bidra till minskade utsläpp i värdekedjan, även om de inte är formaliserade som klimatåtgärder enligt ESRS E1.

Utbyggnad av laddinfrastruktur sker i takt med marknadens utveckling och kundernas behov. Även detta är en del av affärsutvecklingen och inte kopplat till ett fastställt klimatmål enligt E1.

Under 2025 har fokus legat på att förbättra datainsamling, metodik och analys av växthusgasutsläpp som grund för framtida prioriteringar. Ambitionen är att successivt utveckla mer strukturerade och mätbara klimatåtgärder i takt med att styrning, datakvalitet och strategiska vägval förtydligas.

Mot bakgrund av att Scope 3 utgör drygt 99 % av koncernens totala utsläpp, är datakvalitet och metodutveckling prioriterade åtgärdsområden. Under 2025 har resurser främst allokaterats till harmonisering av datainsamling, dokumentation av antaganden i kategori 1 och 11, kvalitetssäkring av emissionsfaktorer och förbättrad spårbarhet i rapporteringssystemet. Detta utgör en grund för framtida strukturerade utsläppsreducerande åtgärder.

#### E1-4 Mål och utfall

Koncernen har fastställt 2025 som basår för fullständig utsläppsrapportering enligt ESRS.

Koncernen har ännu inte fastställt klimatmål eftersom datakvalitet och täckning behöver stärkas innan gemensamma och relevanta mål kan sättas. En enhetlig bas för utsläppsdata byggs successivt upp i hela verksamheten för att säkerställa att framtida mål blir jämförbara och tillförlitliga. Tidsram för eventuella framtida mål fastställs när datagrunden bedöms vara tillräcklig för att möjliggöra robust uppföljning.

Mot bakgrund av att 2025 är första rapporteringsåret enligt ESRS och att datamognaden fortfarande utvecklas bedömer koncernen att det i nuläget är proportionerligt att avvakta med fastställande av kvantitativa klimatmål.

Fokus ligger på att minska utsläppen i Scope 1 och 2 och att successivt utveckla datagrunden för Scope 3 i takt med att processer och samarbeten i värdekedjan stärks.

Utsläppsdata följs upp årligen och utgör underlag för löpande analys av koncernens utsläppsutveckling och kan, när datakvalitet och täckning bedöms vara tillräcklig, ligga till grund för framtida mål. Givet att utsläppsprofilen domineras av användning av sålda produkter är framtida målstruktur sannolikt att behöva omfatta både absoluta och intensitetsbaserade mått, med särskilt fokus på drivlinemix och försäljningsstruktur.

#### E1-5 Energianvändning och energimix

Energianvändningen avser koncernens egna verksamheter och omfattar Scope 1 och Scope 2 enligt GHG Protocol.

Koncernen bedriver verksamhet inom NACE Division 45 (handel med och reparation av motorfordon), som ingår i NACE Section G. Section G omfattas av definitionen av high climate impact sectors enligt ESRS E1 Appendix B. Hedin Mobility Group omfattas därmed av kravet att redovisa energianvändning i relation till nettoomsättning.

Koncernens energianvändning består främst av el och värme i fastigheter. Energislag och tillgång till förnybar energi skiljer sig mellan de länder där verksamheten bedrivs. Arbetet med att utveckla datakvalitet och täckning fortsätter för att successivt öka jämförbarheten mellan verksamheterna och stärka täckningsgraden över tid.

Redovisningen omfattar koncernens energianvändning i Scope 1 och Scope 2 och baseras på tillgänglig aktivitetsdata från energileverantörer, drivmedelsleverantörer och interna rapporteringssystem.

Koncernens nettoomsättning för 2025 uppgick till 89 630 Mkr enligt koncernens finansiella rapportering. Koncernens totala energianvändning om 245 797,2 MWh motsvarar 2,74 MWh per MSEK nettoomsättning.

Energiintensitet enligt E1-5 baseras på energianvändning i Scope 1 och Scope 2 medan utsläppsintensitet enligt E1-6 baseras på totala växthusgasutsläpp i Scope 1–3.

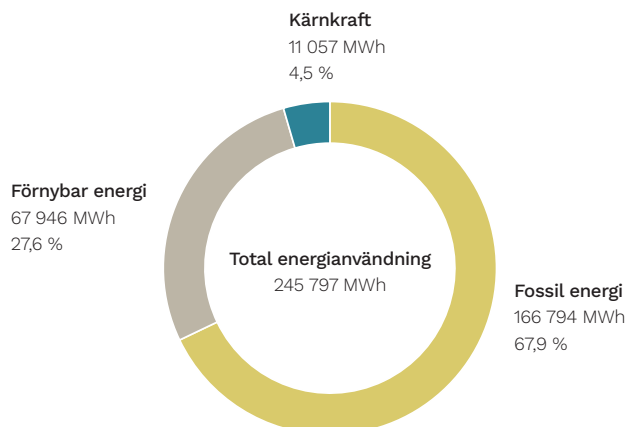
Den fossila energianvändningen uppgick till 166 794 MWh, motsvarande 67,9 % av total energianvändning.

Den förnybara energianvändningen uppgick till 67 946 MWh, motsvarande 27,6 % av total energianvändning, medan 4,5 % avsåg kärnkraftsbaserad el.

Fördelningen mellan fossil och förnybar energi baseras på leverantörsspecifikationer och koncernens energiuppföljningssystem. Redovisad energianvändning utgör underlag för beräkning av Scope 1 och Scope 2-utsläpp enligt GHG Protocol.

I de fall detaljerad energispecifikation saknas baseras klassificeringen på tillgängliga leverantördata och kan därför vara förenad med viss osäkerhet.

#### Energimix 2025



<b>Energianvändning och energimix</b>	<b>2025</b>
Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter (MWh)	0,00
Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter (MWh)	6 2573,80
Bränsleförbrukning från naturgas (MWh)	152,60
Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh)	0,00
Förbrukning av inköpt eller förvärvad elektricitet, värme, ånga och kylning från fossila källor (MWh)	104 067,64
<b>Total användning av fossil energi (MWh)</b>	<b>166 794,04</b>
<b>Andel fossila källor i total energianvändning (%)</b>	<b>67,9%</b>
<b>Användning från kärnenergikällor (MWh)</b>	<b>11 057,46</b>
<b>Andel från kärnenergikällor i total energianvändning</b>	<b>4,5%</b>
Bränsleförbrukning för förnybara energikällor, inbegripet biomassa (MWh)	4 441,30
Förbrukning av inköpt eller förvärvad elektricitet, värme, ånga och kylning från förnybara källor (MWh)	63 074,50
Förbrukning av egenproducerad förnybar icke-bränsleenergi (MWh)	429,90
<b>Total användning av förnybar energi (MWh)</b>	<b>67 945,70</b>
<b>Andel förnybara källor i total energianvändning (%)</b>	<b>27,6%</b>
<b>Total energianvändning (MWh)</b>	<b>245 797,20</b>

## E1-6 Växthusgasutsläpp

### Rapporteringens omfattning och avgränsning

Hedin Mobility Group redovisar bruttoväxthusgasutsläpp i enlighet med Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard för Scope 1 och Scope 2 samt enligt GHG Protocol Corporate Value Chain Standard för Scope 3.

Redovisningen för Scope 1 och Scope 2 baseras på principen om operativ kontroll, vilket innebär att utsläpp redovisas för de enheter där koncernen har befogenhet att styra operativa och miljörelaterade beslut. I koncernens fall sammanfaller operativ kontroll med den finansiella konsolideringen och omfattar därmed koncernens dotterbolag. Inga ytterligare enheter har inkluderats i Scope 1 eller Scope 2.

Scope 3 avser övriga indirekta utsläpp i värdekedjan och baseras på koncernens affärsrelationer. Den organisatoriska avgränsningen tillämpas konsekvent och är förenlig med koncernens finansiella rapportering mellan rapporteringsperioder.

Rapporteringsåret 2025 utgör koncernens första rapporteringsår enligt ESRS och fastställs som basår för framtida uppföljning.

Biogena utsläpp förekommer i koncernens verksamhet, främst genom användning av biodrivmedel, och redovisas separat inom Scope 1 i enlighet med GHG Protocol.

Koncernen omfattas inte av reglerade utsläppshandelssystem. Procentandelen av Scope 1 utsläpp som omfattas av reglerade utsläppshandelssystem uppgår därför till 0 %.

### Beräkningsmetod och emissionsfaktorer

Utsläpp beräknas genom att aktivitetsdata, såsom energianvändning, bränsleförbrukning och transporter, multipliceras med relevanta emissionsfaktorer i ett koncerngemensamt rapporteringssystem som säkerställer registrering, konsolidering och spårbarhet. Emissionsfaktorer väljs utifrån geografisk relevans, rapporteringsår och kategori. Samtliga beräkningar dokumenteras och kan härledas till underliggande datakälla och tillämplig faktor. Växthusgasutsläpp redovisas som CO<sub>2</sub>e och omfattar relevanta växthusgaser enligt GHG Protocol, beräknade med tillämpliga GWP faktorer.

Vid omräkning till koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e) inkluderas CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFC, PFC, SF<sub>6</sub> och NF<sub>3</sub>. Global Warming Potential (GWP) baseras på IPCC Fourth Assessment Report (AR4) över en 100-årsperiod.

Emissionsfaktorer väljs utifrån geografisk relevans, rapporteringsår och tillämplig kategori. Faktorer uppdateras årligen inom rapporteringssystemet i enlighet med dess metodramverk.

#### Scope 1 – Källor till emissionsfaktorer

Beräkningar baseras huvudsakligen på TTW-faktorer från DEFRA, nationella myndighetskällor såsom Miljödirektoratet samt GWP-värden enligt IPCC AR4

#### Scope 2 – Källor till emissionsfaktorer

Beräkningar baseras på emissionsfaktorer från IEA (nationell och regional elmix), DEFRA samt leverantörsspecifika faktorer för fjärrvärme. Under rapporteringsåret 2025 har inga kontraktuella instrument, såsom ursprungsgarantier eller andra energiattribut, använts i beräkningen av marknadsbaserad Scope 2.

### Scope 3 – Källor till emissionsfaktorer

- Kategori 1 baseras huvudsakligen på spend-baserade emissionsfaktorer från Coinvent/EPA samt livscykeldata (LCA) för representativa fordonskategorier
- Kategori 11 baseras på DEFRA (fossila drivmedel), IEA (elfordon och elmix) samt WTW-faktorer (Well-to-Wheel)
- Kategori 12 baseras på emissionsfaktorer från Ecoinvent (2025)
- Kategori 15 baseras på spend-baserade faktorer från Cornerstone (2025)

### Datinsamling

Datinsamlingen genomförs genom att respektive bolag utser rapporteringsansvarig funktion som samlar in aktivitetsdata enligt fastställda instruktioner. För vissa datatyper, exempelvis energi, drivmedel, transporter, avfall och tjänsteresor, sker insamling även centralt från identifierade leverantörer och system. Underlag lagras för att säkerställa spårbarhet och möjliggöra intern kontroll och extern granskning.

### Avgränsning per Scope

Scope 1 omfattar direkta utsläpp från den egna verksamheten, främst bränsleförbrukning i egna fordon, stationär förbränning och köldmedieläckage.

Scope 2 omfattar indirekta utsläpp från inköpt el och värme och redovisas enligt både platsbaserad och marknadsbaserad metod i enlighet med GHG Protocol. Skillnaden mellan metoderna beror på tillämpning av leverantörsspecifika emissionsfaktorer. Under rapporteringsåret 2025 har inga kontraktuella instrument, såsom ursprungsgarantier eller andra energiattribut, använts i beräkningen av marknadsbaserad Scope 2. Marknadsbaserad redovisning baseras därför på genomsnittliga emissionsfaktorer för respektive marknad i enlighet med GHG Protocol. Andelen Scope 2-utsläpp som beräknats med kontraktuella instrument uppgår till 0 %.

Scope 3 utgör den dominerande delen av koncernens klimatpåverkan och motsvarar cirka 99,5 % av de totala växthusgasutsläppen under rapporteringsåret. Utsläppsprofilen är därmed i allt väsentligt värdekedjedriven, främst genom användning av sålda produkter samt produktion av inköpta fordon. Detta medför en särskild exponering för omställningsrelaterade risker kopplade till regulatoriska förändringar, teknologisk utveckling och förändrade kundpreferenser.

### Scope 3 – Avgränsning och relevansbedömning

Samtliga 15 Scope 3-kategorier har analyserats. De kategorier som bedömts relevanta utifrån affärsmo- dell och värdekedja har kvantifierats och redovisas i tabellen. Bedömningen dokumenteras och omprövas årligen. Följande Scope 3-kategorier har inkluderats i beräkningen: 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12 och 15.

Följande Scope 3-kategorier har analyserats men bedömts som ej relevanta för koncernen och ingår därför inte i rapporteringen: 8, 10, 13 och 14. Utsläpp relaterade till kategori 2 redovisas i kategori 1 eftersom koncernen i nuläget inte kan särskilja kapitalvaror från övriga inköp i datagrunden. Dessa kategorier redovisas därför med värdet 0 i tabellen.

Bedömningen baseras på att koncernen inte har materiella leasingstrukturer enligt definitionerna i GHG Protocol, inte bedriver franchiseverksamhet samt inte genomför ytterligare industriell bearbetning av sålda produkter före användningsfasen. Motiveringarna är dokumenterade inom rapporteringsprocessen och omprövas årligen.

Den största utsläppskällan i Scope 3 är användning av sålda produkter. Beräkningen baseras på antal levererade fordon per drivlina, genomsnittlig årlig körsträcka, antagen teknisk livslängd samt drivmedelsspecifika emissionsfaktorer. Indata hämtas från tillgänglig branschstatistik och marknadsdata och tillämpas konsekvent per fordonskategori.

Den tekniska livslängden justeras beroende på om fordonet säljs som nytt eller begagnat, vilket innebär att återstående användningstid beaktas utifrån fordonets ålder vid försäljning. Med hänsyn till kategoriens betydelse påverkas totalutfallet särskilt av antaganden om livslängd, faktisk användning och bränslemix. Förändringar i dessa parametrar kan påverka det redovisade utfallet, men inte den övergripande utsläppsprofilens struktur.

För fossila drivmedel används emissionsfaktorer från DEFRA och för elfordon används IEA:s elmixdata samt WTW-faktorer i enlighet med koncernens metodbeskrivning

### Datakvalitet och osäkerheter

Datakvaliteten varierar mellan Scope. Scope 1 och Scope 2 baseras huvudsakligen på primärdata från energileverantörer och drivmedelsleverantörer och bedöms därför ha högre precision och spårbarhet. Scope 3 innehåller i större utsträckning beräkningar baserade på sekundärdata, branschstatistik och dokumenterade uppskattningsmetoder, särskilt i kategorier där leverantörsspecifik utsläppsdata ännu inte är tillgänglig eller där värdekedjans komplexitet begränsar tillgången till primärdata.

Primärdata används i Scope 3 där sådan finns tillgänglig, men omfattningen är begränsad och kvantifieras inte separat i nuläget. Tillämpade emissionsfaktorer och centrala antaganden dokumenteras och omprövas årligen i enlighet med GHG Protocol.

De mest väsentliga osäkerheterna avser antaganden kopplade till användningsfasens livslängd och körsträcka, tillgången till leverantörsspecifik utsläppsdata i inköpsrelaterade kategorier, användning av sekundärdata i vissa inköps- och investeringsrelaterade kategorier samt kvaliteten i transport- och avfallsdata där viss manuell hantering förekommer. Koncernen följer internt upp var uppskattningar har tillämpats per enhet och kategori, för att möjliggöra prioriterad förbättring av datatäckning och datakvalitet.

I de fall primärdata saknas används dokumenterade och konsekvent tillämpade uppskattningsmetoder i enlighet med fastställda metodbeskrivningar. Vid användning av uppskattningar dokumenteras tillämpad metod, datakälla, emissionsfaktor och skäl till att primärdata inte varit tillgänglig. Uppskattningsmetoder baseras på branschgenomsnitt, spend-baserade emissionsfaktorer eller representativa livscykeldata. Tillämpade emissionsfaktorer och centrala antaganden omprövas årligen.

Kvalitetssäkring genomförs genom kontroll av fullständighet, rimlighetsbedömningar, jämförelser mot tidigare perioder och analys av väsentliga avvikelser. Identifierade begränsningar dokumenteras och följs upp inom ramen för koncernens interna kontrollstruktur.

I takt med att tillgången till rapporterad leverantörsdata ökar och interna processer harmoniseras förväntas precisionen i Scope 3 successivt förbättras genom minskat beroende av uppskattningar.

#### Övriga upplysningar

Koncernen har inte redovisat upptag av växthusgaser eller använt koldioxidkrediter under rapporteringsåret.

Inga klimatrelaterade nyckeltal har validerats av annan extern part än koncernens revisor inom ramen för den lagstadgade granskningen.

Växthusgasutsläpp (tCO <sub>2</sub> e) 2025	tCO <sub>2</sub> e	tCO <sub>2</sub> , biogena	Andel % platsbaserade	Andel % marknadbaserade
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 1 (tCO <sub>2</sub> e)	20 806,6	842,1	0,24%	0,24%
Procentandel scope 1- växthusgasutsläpp från reglerade utsläppshandels-system (%)	0,0	0		
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 2, platsbaserade (tCO <sub>2</sub> e)	18 169,0	0	0,21%	
Bruttoväxthusgasutsläpp scope 2, marknadbaserade (tCO <sub>2</sub> e)	24 158,6	0		0,28%
Totala indirekta bruttoutsäpp scope 3 (tCO <sub>2</sub> e)	8 653 245,9	0	99,55%	99,48%
1 Inköpta varor och tjänster	2 033 381,0	0	23,39%	23,38%
2 Kapitalvaror	0,0	0	0,00%	0,00%
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter (ingår inte i scope 1 eller scope 2)	9 131,0	0	0,11%	0,10%
4 Transport och distribution i tidigare led	14 110,9	0	0,16%	0,16%
5 Avfall genererat i verksamheter	10 694,4	0	0,12%	0,12%
6 Tjänsteresor	16 661,5	0	0,19%	0,19%
7 Anställdas pendling	12 234,3	0	0,14%	0,14%
8 Tillgångar som leasas i tidigare led	0,0	0	0,00%	0,00%
9 Transport i senare led	0,0	0	0,00%	0,00%
10 Bearbetning av sålda produkter	0,0	0	0,00%	0,00%
11 Användning av sålda produkter	6 513 147,5	0	74,93%	74,88%
12 Slutbehandling av sålda produkter	6 308,4	0	0,07%	0,07%
13 Tillgångar som leasas i senare led	0,0	0	0,00%	0,00%
14 Franchiseavtal	0,0	0	0,00%	0,00%
15 Investeringar	37 576,8	0	0,43%	0,43%
<b>Totala utsläpp av växthusgaser</b>				
<b>Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade)</b>	<b>8 692 221,5</b>	<b>842,1</b>	<b>100%</b>	
<b>Totala utsläpp av växthusgaser (marknadbaserade)</b>	<b>8 698 211,1</b>	<b>842,1</b>		<b>100%</b>

#### Växthusgasintensitet

Växthusgasintensitet beräknas som totala utsläpp av växthusgaser dividerat med koncernens nettoomsättning för samma rapporteringsperiod, i enlighet med ESRS E1.

Nettoomsättningen för 2025 uppgick till 89 630 Mkr enligt koncernens finansiella rapportering.

#### Totala utsläpp av växthusgaser (platsbaserade)

96,94 tCO<sub>2</sub>e per MSEK nettoomsättning

#### Totala utsläpp av växthusgaser (marknadbaserade)

97,01 tCO<sub>2</sub>e per MSEK nettoomsättning

Uppdelning av utsläpp emellan Scopes (platsbaserade)	tCO2e	%
Scope 1	20 806,6	0,24%
Scope 2	18 169,0	0,21%
Scope 3	8 653 245,9	99,55%
<b>Totalt</b>	<b>8 69 2221,5</b>	<b>100%</b>

Uppdelning av utsläpp emellan Scopes (marknadsbaserade)	tCO2e	%
Scope 1	20 806,6	0,24%
Scope 2	24 158,6	0,28%
Scope 3	8 653 245,9	99,48%
<b>Totalt</b>	<b>8 698 211,1</b>	<b>100%</b>

Uppdelning av utsläpp inom Scope 3	tCO2e	%
1 Inköpta varor och tjänster	2 033 381,0	23,5%
2 Kapitalvaror	0	0
3 Bränsle- och energirelaterade verksamheter (ingår inte i scope1 eller scope 2)	9 131,0	0,11%
4 Transport och distribution i tidigare led	14 110,9	0,16%
5 Avfall genererat i verksamheter	10 694,4	0,12%
6 Tjänsteresor	16 661,5	0,19%
7 Anställdas pendling	12 234,3	0,14%
8 Tillgångar som leasas i tidigare led	0	0
9 Transport i senare led	0	0
10 Bearbetning av sålda produkter	0	0
11 Användning av sålda produkter	6 513 147,5	75,3%
12 Slutbehandling av sålda produkter	6 308,4	0,07%
13 Tillgångar som leasas i senare led	0	0
14 Franchiseavtal	0	0
15 Investeringar	37 576,8	0,43%
<b>Totalt</b>	<b>8 653 245,9</b>	<b>100%</b>



## E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi

Resursförbrukning vid tillverkning och distribution av fordon och fordonskomponenter orsakar faktisk negativ påverkan på naturen och samhället. Påverkan sker uppströms i Hedin Mobility Groups värdekedja och är betydande på kort, medel och lång sikt.

Den cirkulära ekonomin kan potentiellt påverkas positivt av koncernens verksamhet genom att fordon, reservdelar och komponenter cirkulerar vidare i värdekedjan och används under längre tidsperioder. Affärsområden som innefattar service och underhåll bidrar till att produkter förblir i bruk under längre tid, vilket påverkar resursuttag och avfallsflöden nedströms. Den potentiella positiva påverkan omfattar minskat behov av nyproduktion, lägre resursåtgång och en reducerad mängd avfall när produkter nyttjas under längre livscykler. Mobilitetstjänster som möjliggör delning och fleranvändning av fordon kan också bidra till en mer effektiv resursanvändning. Påverkan kan öka på kort, medel och lång sikt i takt med att efterfrågan på cirkulära lösningar växer inom mobilitetssektorn.

Ämne	Underämne	Väsentlig påverkan, risk eller möjlighet	Position i värdekedjan	IRO
Cirkulär ekonomi	Resursinflöden	Negativ påverkan, faktisk	Uppströms	Tillverkning och distribution av fordon och komponenter kräver betydande mängder råmaterial och energi, vilket ökar miljöpåverkan. Resursförbrukningen är en central utmaning för att minska klimat- och miljöavtryck uppströms.
Cirkulär ekonomi	Resursutflöden	Positiv påverkan, potentiell	Egen verksamhet, nedströms	Förlängd livslängd på fordon och reservdelar, liksom delnings- och mobilitetstjänster, kan minska avfall och behovet av nyproduktion. Cirkulära lösningar bidrar därmed till effektivare resursanvändning och reducerade miljöeffekter.

## E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi

### Varför är frågan väsentlig

Hedin Mobility Group verkar i en sektor där produktion, distribution och användning av fordon innebär betydande resursuttag och påverkan på naturresurser. Koncernens verksamhet omfattar import och distribution av fordon och reservdelar, detaljhandel av nya och begagnade fordon inom Retail, service- och eftermarknadsverksamhet inklusive demontering av fordonskomponenter samt mobilitetstjänster inom Mobility Solutions.

Den största indirekta resursanvändningen uppstår uppströms i värdekedjan genom de nya fordon och komponenter som koncernen säljer. Försäljningen av nya fordon är därmed kopplad till faktisk negativ påverkan i tillverkningsledet, där betydande mängder material och energi används.

Samtidigt har koncernen genom service- och eftermarknadsverksamheten, samt genom demontering av fordonskomponenter, möjlighet att förlänga fordonens livslängd och återföra delar till marknaden för vidare användning. Inom Mobility Solutions bidrar leasing och uthyrning till att öka nyttjandegraden per fordon och därmed effektivisera resursanvändningen.

Resursanvändning och cirkulär ekonomi är därför väsentligt för Hedin Mobility Group eftersom frågan berör samtliga affärsområden och både koncernens indirekta påverkan uppströms och dess möjligheter att bidra till en mer resurseffektiv mobilitetssektor.

Inom den dubbla väsentlighetsanalysen har synpunkter från relevanta intressenter beaktats. Dialog sker löpande med kunder och försäkringsbolag i samband med service och reparationer. Någon separat strukturerad konsultationsprocess uppströms i värdekedjan specifikt för resursanvändning och cirkulär ekonomi har ännu inte genomförts.

### E5-1 Policyer

Hedin Mobility Group har ännu inga formella policyer specifikt för resursanvändning och cirkulär ekonomi. Eftersom området identifierades som väsentligt under 2025 ligger fokus på att förbättra överblicken över relevanta data och att skapa en grund för framtida styrning.

När tillförlitligt underlag och tydlig ansvarsfördelning har etablerats kommer behovet av koncerngemensamma policyer att utvärderas.

### E5-2 Åtgärder och resurser

Hedin Mobility Group har ännu inte etablerat gemensamma koncernövergripande processer för att hantera resursanvändning och cirkulär ekonomi i enlighet med identifierade påverkan och möjligheter enligt IRO. Arbetet befinner sig i en uppbyggnadsfas med fokus på att skapa bättre överblick över relevanta flöden samt att tydliggöra ansvar inom organisationen.

### E5-3 Mål och utfall

Hedin Mobility Group har ännu inte fastställt koncernövergripande mål för resursanvändning och cirkulär ekonomi. Fokus ligger på att stärka datagrunden, särskilt kopplat till resursflöden uppströms i värdekedjan, innan mål fastställs.

När tillförlitliga data finns tillgängliga kommer koncernen att utvärdera behovet av mätbara mål.

### E5-4 Resursinflöden

Hedin Mobility Groups resursinflöden består huvudsakligen av fordon och reservdelar som importeras och säljs vidare inom koncernens verksamhet. Eftersom koncernen inte bedriver egen tillverkning sker det största resursuttaget uppströms i värdekedjan hos fordonstillverkare och leverantörer.

Koncernen har för rapporteringsåret 2025 tagit fram en kvantitativ uppskattning av resursinflöden kopplade till fordon som tas in i verksamheten. Beräkningen baseras på antal fordon som tagits in i verksamheten under rapporteringsperioden och genomsnittliga schablonvikter per fordonskategori.

I beräkningen antas antalet inkomna fordon i huvudsak motsvara antalet fordon som säljs under rapporteringsperioden, eftersom koncernens verksamhet främst består av distribution och detaljhandel av fordon. Den totala materialvikten beräknas genom att multiplicera antalet fordon med en genomsnittlig vikt per fordon.

Genomsnittliga vikter baseras på europeiska marknadsdata och offentlig statistik om fordonsmassa. Den genomsnittliga vikten per fordon i tabellen baseras på ett viktat genomsnitt av de fordonskategorier som ingår i beräkningen. Metoden ger en rimlig uppskattning av storleksordningen för resursinflöden kopplade till koncernens verksamhet.

Beräkningen syftar till att illustrera omfattningen av de resursinflöden som är kopplade till koncernens affärsmodell och den uppströms resursanvändning som uppstår vid produktion av de fordon och komponenter som koncernen säljer.

De uppskattade resursinflödena för rapporteringsåret redovisas i nedan.

Resursinflöden	2025
Totalt antal fordon	215 952
Genomsnittlig vikt (ton)	1,65
<b>Total vikt (ton)</b>	<b>356 847</b>

Resursinflödena består huvudsakligen av metaller, plast, glas och andra material som ingår i fordonskonstruktioner. Den exakta materialfördelningen varierar mellan fordonsmodeller och redovisas därför inte separat.

Beräkningen är förenad med osäkerhet eftersom detaljerad modellmix och faktisk drivlinemix inte finns tillgänglig i underlaget. Estimatet bedöms ändå ge en rimlig bild av resursinflödenas storleksordning och av den resursanvändning som är kopplad till koncernens verksamhet.

### E5-5 Resursutflöden

Hedin Mobility Groups resursutflöden består huvudsakligen av nya och begagnade fordon som säljs vidare till kund, samt reservdelar och komponenter som återanvänds eller säljs på nytt. Utflödena omfattar även tjänster inom leasing, uthyrning och service som bidrar till att förlänga fordonens livslängd och därmed öka nyttjandet av de materialresurser som tas in i verksamheten.

Som kvantitativa indikatorer redovisas:	2025
Antal sålda begagnade fordon (st)	112 863
Omsättning från leasing och uthyrning av fordon (MSEK)	2 576

### Metod och antaganden

Antal sålda begagnade fordon baseras på registrerade försäljningstransaktioner i koncernens affärssystem och omfattar samtliga begagnade fordon som sålts under rapporteringsperioden.

Omsättning från leasing och uthyrning av fordon avser redovisade intäkter inom affärsområdet Mobility Solutions. Intäkter som inte avser fordon, såsom lokaluthyrning eller övriga hyresintäkter, ingår inte i indikatorn. Uppgifterna är hämtade från koncernens ekonomisystem.

### Dubbelräkning

De redovisade indikatorerna följer koncernens finansiella rapporteringsstruktur. Begagnade fordon och leasingintäkter redovisas inom separata affärsområden, vilket minskar risken för dubbelräkning mellan verksamhetsdelarna. En mer fördjupad metodanalys av systemgränser planeras i det fortsatta utvecklingsarbetet.

# Rapportering enligt EU:s taxonomi

EU:s taxonomi för gröna investeringar är en del av EU:s gröna giv och syftar till att skapa en gemensam definition av vilka aktiviteter som klassas som miljömässigt hållbara, för att underlätta identifiering av hållbara investeringar. Bolaget har för 2025 års rapport valt att inte tillämpa den nya delegerade rättsakten (delegerad förordning 2026/73) som fastställdes i EU Officiella tidning januari 2026. Tillämpning av den nya delegerade rättsakten kommer att ske först för räkenskapsåret 2026.

Hedin Mobility Group rapporterar för tredje året enligt EU:s taxonomi. Tidigare år identifierades vilka av koncernens aktiviteter som omfattas av de sex miljömål som ställs upp i taxonomin:

1. Begränsning av klimatförändringar
2. Anpassning till klimatförändringar
3. Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser
4. Övergång till en cirkulär ekonomi
5. Förebyggande och kontroll av föroreningar
6. Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

För att en ekonomisk verksamhet ska klassificeras som miljömässigt hållbar ska den väsentligt bidra till ett eller flera av de sex fastställda miljömålen, inte orsaka betydande skada för något av de övriga målen, samt uppfylla vissa definierade minimiskyddsåtgärder.

Hedin Mobility Group har under 2025 fortsatt arbetet med att definiera vilka aktiviteter som är förenliga med taxonomin och alltså uppfyller de tekniska granskningskriterier som ställts upp för respektive aktivitet. Det inkluderar en kartläggning av data som utgör grunden för rapportering av förenlighet. Ett projekt pågår med syftet att anpassa koncernens system för insamling av relevant data. Det omfattar också säkerställandet av att aktiviteterna inte orsakar betydande skada för övriga miljömål samt att de uppfyller minimiskyddsåtgärderna. Vi har för året inte rapporterat förenlighet på grund av brist på data.

De aktiviteter som identifierats för Hedin Mobility Group är följande:

## MILJÖMÅL 1

### Begränsning av klimatförändringar

#### 3.3. Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik (inklusive reparation och underhåll)

I vår eftermarknadsaffär är vi en given partner för att underhålla och reparera fordon oavsett märke, modell eller drivlina. Vi använder begagnade reservdelar när det är möjligt och säkerställer att avfall som uppstår återvinns i största möjliga grad.

#### 6.5. Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon (inklusive köp, finansiering, uthyrning och leasing) samt 6.6. Tjänster avseende vägtransport av gods (inklusive köp, finansiering, uthyrning och leasing)

Vårt affärsområde Mobility Solutions erbjuder en stor variation i sin fordonspark som ger kunden möjlighet att välja rätt utifrån sina önskemål och behov vid korttidshyra. I vår försäljning inkluderas fordon med återköpsåtagande där intäkten redovisas över kontraktperioden i enlighet med operationell leasing.

Da vi idag inte har möjlighet att särskilja fordonstyper ur vår finansiella rapportering fullt ut, väljer vi att slå samman 6.5 och 6.6 och benämner den 6.5 i tabellerna nedan.

#### 7.4. Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader och parkeringsplatser i anslutning till byggnader

Vår satsning Hedin Supercharge fokuserar på att bygga ut laddinfrastruktur för publik laddning och förvaltning av vårt befintliga laddarbestånd som används för eget bruk. För 2025 finns ännu ingen väsentlig omsättning i aktiviteten, men investeringar har påbörjats i Sverige (26 laddstationer vid årets utgång).

#### 7.7 Förvärv och ägande av byggnader (inklusive uthyrning)

Vi hyr merparten av våra fastigheter. På många av våra anläggningar finns fordonstvätt, bilbesiktning och restauranger för att ge kunder ett bredare erbjudande i samband med besök. Genom att hyra ut i andra hand till dessa aktörer samt i egenskap av hyrestagare omfattas vi av denna aktivitet.

## MILJÖMÅL 4

### Övergång till en cirkulär ekonomi

#### 5.3. Förberedelse för återanvändning av uttjänta produkter och produktkomponenter

Våra bildemonteringsverksamheter Hedin Recycled i Sverige samt delar av KOED-koncernen i Danmark är en del av vårt bidrag till cirkulär ekonomi. De komponenter som kan återanvändas ställs till förfogande för våra egna verksamheter, externa aktörer men även privatpersoner. Resterande delar omhändertas av våra avfallspartners och återvinns till upp till 95%.

#### 5.4 Försäljning av begagnade varor

Försäljning av begagnade fordon är en viktig del av vårt erbjudande för att utnyttja fordonens livslängd i så stor utsträckning som möjligt. Vi når också en bredare kundkrets och kan därmed hjälpa fler att välja fordon med lägre klimatpåverkan.

## Beräkningsmetod

Omsättningen som redovisas är den del av koncernens totala nettoomsättning som avser ovanstående aktiviteter. Total nettoomsättning redovisas i resultaträkningen i finansiella rapporter, se även not 4.

Driftsutgifter relaterade till omfattade aktiviteter redovisas enligt definitionen i taxonomin, dvs direkta icke-aktiverade kostnader, främst hänförliga till bygnadsreovering, underhåll och reparation, kortsiktiga leasingavtal samt utgifter som rör det dagliga underhållet av anläggningstillgångar som krävs för säkerställandet av tillgångens fortlöpande och ändamålsenliga funktion.

Kapitalutgifter avser nyanskaffningar av immateriella och materiella tillgångar under året, inklusive investeringar via förvärv av verksamheter, se not 13-14 i finansiella rapporter.

Den fullständiga redovisningen av aktiviteter som omfattas av taxonomin återfinns i nedan taxonomi-tabeller.

Kärnenergirelaterade verksamheter		JA/NEJ
1.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot forskning, utveckling, demonstration och utbyggnad av innovativa elproduktionsanläggningar som producerar energi från kärnenergiprocesser med minimalt avfall från bränslecykeln.	NEJ
2.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande och säker drift av nya kärntekniska anläggningar för produktion av el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion, samt för säkerhetsuppggraderingar av dessa, med hjälp av bästa tillgängliga teknik.	NEJ
3.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot säker drift av befintliga kärntekniska anläggningar som producerar el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion från kärnenergi, samt säkerhetsuppggraderingar av dessa.	NEJ
Fossilgasrelaterade verksamheter		
4.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande eller drift av elproduktionsanläggningar som producerar el med hjälp av fossila gasformiga bränslen.	NEJ
5.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, reovering och drift av anläggningar för kombinerad produktion av värme/kyla och el med hjälp av fossila gasformiga bränslen.	NEJ
6.	Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, reovering och drift av värmeproduktionsanläggningar som producerar värme/kyla med hjälp av fossila gasformiga bränslen.	NEJ

## TAXONOMIN

### Omsättning

	Kod	Omsättning Mkr	Andel av omsättningen	Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada						Andel taxonomiförenlig (A.1.) eller taxonomiomfattad (A.2.) omsättning, år 2024	Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksamhet
				Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald			
<b>OMSÄTTNING</b>																		
<b>A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																		
<b>A.1. Miljömässigt hållbara verksamheter (taxonomiförenliga)</b>																		
Omsättning för taxonomiförenliga verksamheter (A.1)		0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	
Varav möjliggörande verksamheter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E	
Varav omställningsverksamheter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	T	
<b>A.2. Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är taxonomiförenliga</b>																		
Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	15 067	17%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							17%	
Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon	CCM 6.5	2 576	3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							3%	
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader och parkeringsplatser i anslutning till byggnader	CCM 7.4	6	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							0%	
Förvärv och ägande av byggnader (inklusive uthyrning)	CCM 7.7	62	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							0%	
Förberedelse för återanvändning av uttjänta produkter och produktkomponenter	CE 5.3	49	0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL							0%	
Försäljning av begagnade varor	CE 5.4	26 771	30%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL							30%	
<b>Omsättningen hos de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är taxonomiförenliga (A.2)</b>		<b>44 532</b>	<b>50%</b>	<b>24%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>30%</b>	<b>0%</b>							<b>50%</b>	
<b>A. Omsättning för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)</b>		<b>44 532</b>	<b>50%</b>	<b>24%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>30%</b>	<b>0%</b>							<b>50%</b>	
<b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																		
Omsättningen hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		45 097	50%															
<b>TOTALT</b>		<b>89 629</b>	<b>100%</b>															

## TAXONOMIN

### Kapitalutgifter

	Kod	Kapitalutgifter Mkr	Andel av kapitalutgifter	Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada						Andel taxonomiförenliga (A.1.) eller taxonomifattade (A.2.) kapitalutgifter, år 2024	Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksamhet
				Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föroreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald			
<b>KAPITALUTGIFTER</b>																		
<b>A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																		
<b>A.1. Miljömässigt hållbara verksamheter (taxonomiförenliga)</b>																		
Kapitalutgifter för taxonomiförenliga verksamheter (A.1)		0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	
Varav möjliggörande verksamheter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E	
Varav omställningsverksamheter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	T	
<b>A.2. Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är taxonomiförenliga</b>																		
Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	262	4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								4%	
Transport med motorcyklar, personbilar och lätta motorfordon	CCM 6.5	4 543	67%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								67%	
Installation, underhåll och reparation av laddstationer för elfordon i byggnader och parkeringsplatser i anslutning till byggnader	CCM 7.4	26	0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0%	
Förvärv och ägande av byggnader (inklusive uthyrning)	CCM 7.7	1 729	26%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								26%	
Kapitalutgifter för de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är taxonomiförenliga		6 560	97%	97%	0%	0%	0%	0%	0%								97%	
<b>A. Kapitalutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)</b>		<b>6 560</b>	<b>97%</b>	<b>97%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>								<b>97%</b>	
<b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																		
Kapitalutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		210	3%															
<b>TOTALT</b>		<b>6 770</b>	<b>100%</b>															

## TAXONOMIN

### Driftsutgifter

	Kod	Driftsutgifter Mkr	Andel av driftsutgifter	Kriterier för väsentligt bidrag						Kriterier avseende att inte orsaka betydande skada						Kategori möjliggörande verksamhet	Kategori omställningsverksamhet
				Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald	Begränsning av klimatförändringar	Anpassning till klimatförändringar	Vatten	Föreningar	Cirkulär ekonomi	Biologisk mångfald		
<b>DRIFTSUTGIFTER</b>																	
<b>A. VERKSAMHETER SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																	
<b>A.1. Miljömässigt hållbara verksamheter (taxonomiförenliga)</b>																	
Driftsutgifter för taxonomiförenliga verksamheter (A.1)		0	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	
Varav möjliggörande verksamheter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E	
Varav omställningsverksamheter		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	T	
<b>A.2 Verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är taxonomiförenliga</b>																	
Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	227	68%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL							68%	
Förberedelse för återanvändning av uttjänta produkter och produktkomponenter	CE 5.3	-1	0%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL							0%	
Försäljning av begagnade varor	CE 5.4	27	8%	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL							8%	
Driftsutgifter för de verksamheter som omfattas av taxonomin men som inte är taxonomiförenliga (A.2)		253	76%	69%	0%	0%	0%	9%	0%							76%	
A. Driftsutgifter för verksamheter som omfattas av taxonomin (A.1+A.2)		253	76%	69%	0%	0%	0%	9%	0%							76%	
<b>B. VERKSAMHETER SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN</b>																	
Driftsutgifter hos verksamheter som inte omfattas av taxonomin		82	24%														
<b>TOTALT</b>		<b>344</b>	<b>100%</b>														

# Information om samhällsansvar

Hedin Mobility Group verkar i flera led av mobilitetsvärdekedjan och har ansvar för människor både i den egna verksamheten, uppströms hos leverantörer och nedströms gentemot konsumenter och slutanvändare. Koncernen har en omfattande operativ verksamhet inom försäljning, service, logistik och demontering, där arbetsmiljö och säkerhet är centrala frågor.

Avsnittet omfattar den egna arbetskraften, arbetstagare i värdekedjan samt konsumenters och slutanvändares säkerhet. Arbetet fokuserar på att förebygga risker kopplade till arbetsvillkor och hälsa, stärka styrning och uppföljning i leverantörsledet samt säkerställa kvalitet och säkerhet i försäljning och service, särskilt i begagnatflöden. Styrning, datakvalitet och harmonisering utvecklas successivt för att långsiktigt stärka koncernens ansvarstagande och motståndskraft.

- ▶ S1 Egen arbetskraft  
97-104
- ▶ S2 Arbetstagare i värdekedjan  
105-107
- ▶ S4 Konsumenter och slutanvändare  
108-109

## S1 Egen arbetskraft

Riskfyllda arbetsmoment inom service, verkstad och bildemontering samt hög arbetsbelastning i delar av den egna verksamheten kan ha en potentiellt negativ påverkan på medarbetarnas hälsa, säkerhet och välmående. Dessa förhållanden kan leda till både fysiska och psykosociala risker, såsom olyckor, ergonomiska belastningar, stress och bristande återhämtning. På kort sikt kan detta orsaka incidenter och sjukfrånvaro, och på längre sikt bidra till ohälsa, minskat engagemang och kompetensförluster.



Ämne	Underämne	Väsentlig påverkan, risk eller möjlighet	Position i värdekedjan	IRO
Den egna arbetskraften	Arbetsvillkor	Negativ påverkan, potentiell	Egen verksamhet	Riskfyllda arbetsmoment och hög arbetsbelastning kan påverka medarbetarnas hälsa och säkerhet genom olyckor, ergonomiska belastningar eller stress. Detta kan leda till incidenter, sjukfrånvaro och långsiktiga hälsokonsekvenser.

## S1 Egen arbetskraft

### Varför området är väsentligt

Detta avsnitt behandlar den väsentliga potentiella negativa påverkan kopplad till arbetsvillkor i den egna verksamheten, i enlighet med koncernens SBM-3.

Koncernens verksamhet omfattar både fysiskt och administrativt arbete i flera länder. Den egna arbetskraften består av anställda inom verkstad, logistik, service, distribution och kommersiella funktioner samt av bemanningspersonal och andra icke-anställda arbetstagare som utför arbete under Hedin Mobility Groups ledning. Samtliga grupper som kan påverkas materiellt av verksamheten ingår i rapporteringsomfånget.

Den dubbla väsentlighetsanalysen har identifierat potentiell negativ påverkan kopplad till riskfyllda arbetsmoment och hög arbetsbelastning, med påverkan på hälsa och säkerhet genom olyckor, ergonomiska belastningar och stress. Detta utgör grunden för koncernens fortsatta arbete med social hållbarhet och riskhantering.

Påverkan har klassificerats som potentiell negativ påverkan enligt ESRS, eftersom den avser risken för att arbetsmoment och arbetsbelastning kan leda till skador eller ohälsa. De registrerade olyckorna under rapporteringsåret utgör faktiska incidenter inom denna riskexponering men förändrar inte klassificeringen i den dubbla väsentlighetsanalysen.

Potentiell negativ påverkan på den egna arbetsstyrkans hälsa, Påverkan uppstår främst i operativa roller inom service, lager, verkstad och bildemontering samt genom psykosocial belastning kopplad till arbetsbelastning, stress och återhämtning, vilket kan leda till olyckor, ergonomiska besvär och psykisk ohälsa.

Ett systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete skapar samtidigt möjligheter att stärka engagemang, säkerhet och produktivitet och bidrar till att öka koncernens attraktivitet som arbetsgivare.

Koncernens omställning mot energieffektivare och mer klimat-anpassad verksamhet kan påverka den egna arbetsstyrkan genom förändrade kompetenskrav, nya arbetssätt och behov av teknisk uppdatering i vissa funktioner. Övergången till mer resurseffektiva processer och ökad elektrifiering inom verkstad och service innebär att medarbetare kan behöva ny eller kompletterande utbildning för att arbeta säkert med ny teknik och nya rutiner. Förändringarna kan även påverka arbetsbelastningen i vissa delar av organisationen, exempelvis vid införande av nya system eller utrustning. Dessa potentiella effekter ingår i koncernens planering för att säkerställa kontinuitet, säkerhet och goda arbetsförhållanden under omställningen.

Hedin Mobility Group har analyserat risken för förekomst av tvångsarbete och barnarbete i den egna arbetsstyrkan. Bedömningen visar att sådana risker inte förekommer i koncernens verksamheter eller geografiska marknader. Detta baseras på nationell lagstiftning, anställningsformer, arbetsmiljökrav och etablerade interna kontrollmiljöer.

Analysen inkluderar även om vissa grupper av medarbetare kan vara mer sårbara för negativa effekter kopplade till hälsa, säkerhet och arbetsbelastning. Roller med manuellt och tekniskt arbete – särskilt inom lager, verkstad, service, logistik och bildemontering – är mer utsatta för olycksrisker och ergonomiska belastningar. I administrativa och kommersiella funktioner är de psykosociala riskerna mer betydande, främst kopplat till arbetsbelastning och återhämtning.

Koncernen ser även möjligheter kopplade till ett starkt och förebyggande arbetsmiljöarbete, såsom ökad produktivitet, minskad sjukfrånvaro och förbättrad kompetensförsörjning. Dessa möjligheter är särskilt relevanta för medarbetare i fysiskt krävande miljöer, där förebyggande insatser ger störst effekt. För administrativa och kommersiella roller är möjligheterna främst kopplade till minskad psykosocial belastning. En strukturerad hantering av de identifierade väsentliga områdena stärker koncernens långsiktiga konkurrenskraft och attraktionskraft som arbetsgivare.

### S1-1 Policyer

Koncernen tillämpar lokala arbetsmiljö- och HR-policyer i de länder där verksamhet bedrivs. Policyerna reglerar centrala områden såsom arbetsmiljö, arbetsvillkor, anställningsförhållanden och icke-diskriminering i enlighet med nationell lagstiftning. Policyerna utgör grunden för hantering av de identifierade riskerna kopplade till hälsa, säkerhet och arbetsvillkor, inklusive riskfyllda arbetsmoment och psykosocial belastning.

Policyerna görs tillgängliga för medarbetare genom lokala intranät, personalhandböcker och i samband med introduktion av nya medarbetare. Uppdateringar kommuniceras via etablerade interna informationskanaler och vid behov genom riktade utbildningsinsatser.

Ansvar för att säkerställa kännedom och tillämpning ligger hos lokala chefer och HR-funktioner. Relevanta delar av policyramverket, såsom Code of Conduct, är även tillgängliga för externa intressenter via koncernens webbplats.

Vid utveckling och uppdatering av lokala policyer beaktas lagkrav, interna riskbedömningar samt erfarenheter från verksamheten. Synpunkter som framkommer i dialog med medarbetare och arbetstagarrepresentanter inom ramen för befintliga samverkansformer tas i beaktande. Någon formell koncerngemensam konsultationsprocess inför policyutveckling har ännu inte etablerats, men ingår i det pågående harmoniseringsarbetet.

Arbetet med att harmonisera policyramverket fortskrider löpande för att etablera gemensamma concernprinciper. Styrningen av arbetsmiljö och hälsa sker fortsatt lokalt och utgår från nationella krav, där HR- och QHSE-funktioner säkerställer att det systematiska arbetsmiljöarbetet bedrivs enligt lokala regelverk och koncernens riktlinjer. I Sverige tillämpas det systematiska arbetsmiljöarbetet (SAM), som referensram för fortsatt utveckling i övriga länder.

Koncernen har tydliga policybaserade åtaganden kopplade till mänskliga rättigheter och arbetsrätt. Dessa omfattar rättvisa arbetsvillkor, lika möjligheter, förbud mot diskriminering samt nolltolerans mot trakasserier. Åtagandena stödjer hanteringen av risker kopplade till arbetsvillkor för den egna arbetsstyrkan.

Inga faktiska eller systematiska kränkningar av mänskliga rättigheter har identifierats inom den egna arbetsstyrkan. Den mest relevanta potentiella negativa påverkan avser arbetsvillkor kopplat till riskfyllda arbetsmoment och hög arbetsbelastning.

Om negativa effekter identifieras hanteras dessa genom etablerade rapporteringsvägar, utredningsrutiner och korrigerande åtgärder inom HR och arbetsmiljöorganisationen. Medarbetare har även tillgång till en koncerngemensam visselblåsarfunktion som möjliggör anonym rapportering av allvarliga missförhållanden. Vid bekräftade fall erbjuds stödsatser och anpassningar i enlighet med lokala regelverk. Under rapporteringsåret har inga ärenden identifierats som krävt särskilda återställande åtgärder.

Hanteringen av dessa frågor sker huvudsakligen på lokal nivå genom dialog med medarbetare och deras representanter inom ramen för befintliga samverkansformer, arbetsmiljöorganisationer och tillämpliga kollektivavtal. Synpunkter och rapporterade ärenden tas om hand genom ordinarie HR och arbetsmiljöprocesser samt genom visselblåsarfunktionen när så är relevant. Kommande koncernpolicyramverk kommer att utformas i enlighet med internationellt erkända ramverk såsom ILO:s kärnkonventioner, FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och EU:s arbetsmiljödirektiv. Policyramverket linjeras med koncernens Code of Conduct och kommer att fungera som grund för hantering av arbetsrelaterade mänskliga rättigheter och andra väsentliga frågor för den egna arbetsstyrkan.

De lokala arbetsmiljöpolicyerna omfattar förebyggande arbetsmiljöarbete, riskhantering, rapportering av olyckor och incidenter, ergonomi och psykosocial hälsa. Policyernas omfattning varierar mellan länder beroende på lokala krav, och harmoniseringsarbetet syftar till att etablera en enhetlig grundnivå i hela koncernen. Dessa policyer utgör en central del av hur koncernen hanterar de väsentliga arbetsmiljörelaterade frågor som har identifierats för den egna arbetsstyrkan.

Koncernen har tydliga policybaserade åtaganden i Code of Conduct som omfattar ett uttryckligt förbud mot tvångsarbete och barnarbete. Dessa åtaganden gäller för hela den egna arbetsstyrkan och utgör en grundläggande princip för hur koncernen hanterar relaterade risker. Kraven gäller även i leverantörsledet genom koncernens Supplier Code of Conduct.

Koncernen har policyer som reglerar icke-diskriminering och lika möjligheter och som omfattar utbildning, rapporteringsrutiner samt utredning och åtgärder vid kränkande särbehandling. Dessa policyer utgör en central del av koncernens arbete med att hantera den identifierade potentiella negativa påverkan kopplad till rättvisa arbetsvillkor och en trygg arbetsmiljö för den egna arbetsstyrkan. Policyramverket finns ännu inte på plats på alla marknader, men ett implementeringsarbete pågår för att säkerställa enhetlig tillämpning i hela koncernen.

Koncernens principer om icke diskriminering omfattar etniskt ursprung, hudfärg, kön, sexuell läggning, könsidentitet, funktionsnedsättning, ålder, religion, politisk åskådning, nationell härkomst eller socialt ursprung samt andra diskrimineringsgrunder enligt tillämplig unions och nationell lagstiftning.

Koncernen har i nuläget inga formella program för positiv särbehandling. Arbetet med inkludering bedrivs genom principer om lika möjligheter, kompetensbaserad rekrytering samt anpassningar vid behov.

Efterlevnaden följs genom utbildningsinsatser, dialog i arbetsmiljöorganisationen, hantering av rapporterade ärenden samt uppföljning inom HR och relevanta kontrollfunktioner. Identifierade avvikelser utreds och åtgärdas enligt fastställda rutiner.

### S1-2 Processer för att engagera egna arbetstagare

Koncernen arbetar med både formella och informella dialogprocesser för att säkerställa att medarbetarnas perspektiv beaktas. Dialog sker genom skyddsorganisationer, arbetsmiljökommittéer, samverkansforum, fackliga representanter, medarbetarundersökningar, medarbetsamtal och lokala informationsmöten. Synpunkter som framkommer i dessa forum tas om hand i den ordinarie arbetsmiljöstyrningen och används som underlag för utveckling av rutiner, prioriteringar och förbättringar i respektive verksamhet. Dialogen används även för att identifiera och hantera risker kopplade till arbetsvillkor.

Engagemang sker genom återkommande dialog mellan medarbetare och närmaste chef samt genom etablerade arbetsmiljöstrukturer där sådana finns. Medarbetarundersökningar genomförs periodiskt i delar av koncernen. Därutöver aktiveras dialog särskilt vid förändringar som påverkar arbetsmiljö, arbetsvillkor eller organisation. Frekvens och form varierar mellan länder beroende på lokala lagkrav och organisatoriska förutsättningar.

Medarbetare informeras om tillgängliga rapporteringskanaler genom introduktion och interna riktlinjer. Den koncerngemensamma visselblåsarfunktionen möjliggör anonym rapportering. Antalet inkomna rapporter används som en indikation på att kanalen är känd i organisationen. Koncernen genomför i nuläget ingen systematisk mätning av medarbetares förtroende för rapporteringsstrukturerna.

Ansvaret för engagemangsprocesserna är fördelat mellan lokala HR-team, QHSE-funktioner och linjechefer, som ansvarar för genomförande och uppföljning i respektive verksamhet. Group HR fastställer de koncerngemensamma ramarna och säkerställer en enhetlig metodik för arbetstagarengagemang.

Koncernen har i dagsläget inga globala ramavtal eller internationellt tecknade avtal med globala fackliga federationer. Arbetstagarengagemang och dialog hanteras i stället genom nationella kollektivavtal, lokala samverkansmodeller och arbetsmiljöorganisationer som är etablerade i respektive land och region. Om koncernen i framtiden ingår globala eller regionala överenskommelser kommer dessa att beskrivas i kommande rapportering.

Koncernen har ännu inte etablerat en enhetlig metod för att systematiskt utvärdera effektiviteten i dialogen med medarbetare. Uppföljning sker i dag i varierande grad mellan länder och verksamheter. I vissa länder genomförs regelbundna medarbetarundersökningar, vars resultat används som ett av få strukturerade underlag för att identifiera utvecklingsområden. I andra delar av verksamheten, inklusive Sverige, pågår arbete för att säkerställa att befintliga forum såsom skyddskommittéer fungerar enligt avsikt innan en mer formaliserad uppföljningsmodell införs. Koncernen avser att utveckla ett gemensamt ramverk för utvärdering under kommande år i syfte att skapa mer enhetliga och jämförbara metoder för att följa upp dialogens effektivitet i hela organisationen.

Koncernen har ännu inte etablerat ett gemensamt ramverk för att särskilt identifiera eller följa upp utsatta grupper i dialogprocesserna. Utifrån verksamhetens riskprofil bedöms dock vissa grupper kunna vara mer utsatta för arbetsrelaterade risker eller ha begränsade möjligheter att göra sina röster hörda. Detta gäller framför allt operativa yrkesgrupper inom lager, verkstad, logistik och bildemontering, unga eller nyanställda medarbetare samt medarbetare med begränsade språkkunskaper. I dagsläget inkluderas dessa grupper främst genom det ordinarie arbetsmiljöarbetet, skyddsombudens representation, introduktionsprocesser och lokala dialogforum. Koncernen avser att utveckla tydligare processer för att säkerställa bredare inkludering i takt med att harmoniseringen av arbetsmiljöarbetet fortskrider.

### S1-3 Processer för att åtgärda negativa effekter

Koncernen har etablerade processer för att rapportera och hantera arbetsrelaterade incidenter, tillbud och arbetsskador. I samtliga verksamheter rapporteras arbetsskador och tillbud, och dessa utreds för att identifiera orsaker och fastställa åtgärder som minskar risken för upprepning. Sjukfrånvaro följs upp i alla länder, medan rehabiliteringsprocesser är väl etablerade i vissa länder, men saknas eller är begränsade i andra där motsvarande regelverk eller praxis inte finns. Koncernen har ännu inte en harmoniserad metod för uppföljning av dessa processer, och arbetet med att stärka jämförbarhet och enhetlighet fortsätter.

Koncernen har etablerade rapporteringsvägar för arbetsmiljörelaterade frågor, missförhållanden eller kränkningar genom linjefe, HR eller QHSE. Dessa ärenden hanteras lokalt och enligt respektive lands rutiner och regelverk, vilket innebär att graden av struktur och uppföljning varierar mellan länder. Utöver detta finns en koncerngemensam visselblåsarfunktion med ett harmoniserat arbetssätt i samtliga länder, avsedd för allvarliga eller systematiska missförhållanden. Koncernen utvecklar mer enhetliga metoder för uppföljning av lokala rapporteringsprocesser.

Koncernen säkerställer tillgången till rapporteringskanaler för allvarliga missförhållanden genom en koncerngemensam visselblåsarfunktion, som är tillgänglig i alla länder och följer ett harmoniserat arbetssätt. Visselblåsarfunktionen är tillgänglig

via koncernens webbplats och intranät och kommuniceras i samband med introduktion av nya medarbetare samt genom interna informationskanaler. För övriga arbetsmiljörelaterade frågor, missförhållanden eller kränkningar används i dag lokala kontaktvägar, såsom linjefe, HR eller skyddsorganisation. Dessa är inte harmoniserade på koncernnivå och varierar i struktur och tillgänglighet mellan länder. Arbetet med att stärka tydlighet och jämnare tillgänglighet för lokala rapporteringsvägar ingår i den pågående harmoniseringen av arbetsmiljöarbetet.

Koncernen arbetar med att utveckla mer enhetliga processer för hantering, dokumentation och uppföljning av rapporterade ärenden. I nuläget varierar arbetssättet mellan länder, och det saknas ett koncerngemensamt system för att systematiskt följa upp effekten av vidtagna åtgärder. Dessa frågor ingår i ett pågående harmoniseringsarbete med målsättningen att stärka jämförbarhet och kvalitet i incidentuppföljningen över tid.

Medarbetare skyddas mot repressalier genom de lokala arbetsrättsliga regelverk som gäller i respektive land samt genom koncernens policyer för arbetsmiljö, etik och visselblåsning. Skyddet innebär att en medarbetare inte ska riskera negativa konsekvenser till följd av att de rapporterar en händelse eller lyfter en oro. Implementeringen och efterlevnaden varierar mellan länder, och koncernen avser att stärka förutsättningarna för ett konsekvent skydd i samband med den koncerngemensamma implementeringen av Code of Conduct under 2026.

Effektiviteten i hanteringen bedöms i nuläget främst genom intern uppföljning av att utredningar genomförs, att åtgärder beslutas och att återkommande incidentmönster hanteras. Antalet inkomna ärenden via visselblåsarfunktionen från samtliga marknader indikerar att rapporteringskanalen är känd inom organisationen. Någon koncerngemensam systematisk mätning av medarbetares förtroende för rapporteringsstrukturerna har ännu inte genomförts. En koncerngemensam kvantitativ effektutvärdering har ännu inte etablerats, men utveckling av gemensamma indikatorer pågår inom ramen för harmoniseringsarbetet. Baserat på genomförda utredningar och uppföljning av identifierade ärenden bedöms den koncerngemensamma visselblåsarfunktionen fungera enligt fastställda rutiner, medan effektiviteten i lokala processer varierar mellan länder.

### S1-4 Åtgärder och resurser

Koncernen arbetar med förebyggande insatser som utgår från lokala krav och riskbilder. Åtgärderna omfattar säkerhetsrutiner, ergonomiska anpassningar, personlig skyddsutrustning samt utbildning i säkra arbetssätt inom lager, verkstad, service, logistik och bildemontering. Psykosociala risker följs i varierande grad genom lokala verktyg kopplade till arbetsbelastning, trivsel och ledarskap. Företagshälsovård och andra stödinsatser erbjuds där sådana funktioner finns etablerade och bidrar till att förebygga arbetsrelaterad ohälsa. Åtgärderna omfattar koncernens verksamheter i de länder där koncernen bedriver verksamhet och riktar sig primärt till yrkesgrupper med högst riskexponering, särskilt inom verkstad, service, logistik och bildemontering.

Koncernen hanterar faktisk negativ påverkan på arbetsmiljö och hälsa genom lokala rutiner för utredning och åtgärdande av incidenter, kränkande särbehandling och andra arbetsmiljörelaterade händelser. Vid identifierade fall vidtas åtgärder såsom anpassningar i arbetsmiljön, förändringar i arbetsrutiner, dialog med berörda medarbetare och uppföljning av att åtgärderna fått avsedd effekt. Tillgång till företagshälsovård och andra stödinsatser finns i flera länder och utgör ett komplement när medarbetare drabbats av arbetsrelaterade problem. Effekten av åtgärder följs främst genom utvecklingen av rapporterade incidenter, olyckstal och sjukfrånvaro över tid, samt genom lokal uppföljning i arbetsmiljöorganisationen. Baserat på tillgänglig uppföljning bedömer koncernen att åtgärderna bidrar till att hantera de risker som identifierats i koncernens IRO, även om graden av systematik och jämförbarhet varierar mellan länder.

Koncernen driver ett antal initiativ för att skapa positiva effekter för den egna arbetsstyrkan. Dessa omfattar utbildningsinsatser, ledarskapsutveckling, förbättrade rutiner för dialog och delaktighet samt lokala satsningar på arbetsmiljöutveckling. Syftet är att stärka kompetens, arbetsförutsättningar och engagemang och bidra till långsiktig attraktivitet som arbetsgivare. Exempel på initiativ är introduktionsprogram för nya medarbetare i operativa roller, utbildning i säkra arbetssätt och lokala insatser för att stärka ledarskap och dialog i verksamheter med hög arbetsbelastning. Under rapporteringsåret har koncernen stärkt datainsamlingen och etablerat gemensamma definitioner för centrala indikatorer som en del av harmoniseringsarbetet.

Koncernen saknar i dagsläget en gemensam metod för att systematiskt bedöma effekten av de åtgärder som vidtas för arbetsmiljö och hälsa. Effektivitet följs i varierande grad genom lokala uppföljningsrutiner, exempelvis resultat från arbetsmiljöronder, dialoger i skyddsorganisationen, uppföljning av incidenter och medarbetarsamtal. En koncerngemensam metod för effektuppföljning utvecklas inom harmoniseringsarbetet 2025 till 2027, med fokus på gemensamma definitioner, indikatorer och jämförbara uppföljningsrutiner.

Koncernen identifierar behov av åtgärder genom etablerade arbetsmiljöprocesser såsom riskbedömningar, arbetsmiljöronder, incidentutredningar och dialoger i skyddsorganisationen. Bedömningarna görs lokalt och ligger till grund för beslut om vilka insatser som är nödvändiga och proportionerliga i den aktuella verksamheten. I takt med att gemensamma principer för arbetsmiljöarbetet utvecklas avser koncernen att stärka enhetligheten i hur åtgärdsbehov identifieras och prioriteras.

Den mest väsentliga påverkansbilderna avser hälsa och säkerhet i riskfyllda arbetsmoment samt hög arbetsbelastning, i enlighet med koncernens identifierade IRO.

För att minska dessa risker genomförs lokala arbetsmiljöåtgärder som omfattar säkra arbetsrutiner, ergonomiska anpassningar, utbildning i säkra arbetssätt samt introduktionsinsatser för nya medarbetare i operativa funktioner. Åtgärderna syftar till att förebygga olyckor, minska arbetsrelaterad ohälsa och stärka den långsiktiga arbetsförmågan.

Effektiviteten i åtgärderna följs upp genom lokala arbetsmiljörutiner, incidentrapportering, sjukfrånvarouppföljning och dialoger i linjeorganisationen, vilka används som underlag för att identifiera behov av ytterligare eller justerade insatser.

Koncernen arbetar med att utveckla positiva effekter för medarbetare genom satsningar på utbildning, förbättrade arbetsmiljöförutsättningar och tydligare rutiner för ledarskap och dialog. Initiativen syftar till att stärka de materiella möjligheter som identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen, såsom ökad kompetens, tryggare arbetsmiljö och förbättrade förutsättningar för delaktighet. Arbetet varierar mellan länder och verksamheter och grundar sig främst på lokala behov, riskbedömningar och samverkanstrukturer.

Koncernen har ännu inte en enhetlig metod för att systematiskt bedöma om egna arbetssätt eller organisatoriska beslut orsakar negativa effekter för medarbetare. Bedömningar görs i huvudsak lokalt genom arbetsmiljöronder, riskbedömningar, incidentutredningar och dialoger i skyddsorganisationen, vilket utgör grunden för att identifiera och hantera potentiella negativa effekter. Harmonisering av arbetssätten planeras i takt med att gemensamma principer och processer utvecklas. För att minska risken att affärspraxis bidrar till negativa effekter för den egna arbetskraften beaktas arbetsmiljö och arbetsbelastning i relevanta beslut, exempelvis vid förändringar i arbetssätt, resursplanering och införande av nya system. Eventuella målkonflikter mellan verksamhetsbehov och arbetsmiljö hanteras genom lokala riskbedömningar och prioritering av förebyggande åtgärder. I nuläget säkerställs detta främst genom lokala bedömningar och etablerade arbetsmiljöprocesser, och någon koncerngemensam strukturerad kontroll av affärspraxis i detta avseende har ännu inte etablerats.

Resurser för arbetsmiljö och hälsa tilldelas huvudsakligen på lokal nivå och anpassas efter verksamhetens omfattning och riskbild. Resurserna omfattar utbildning, skyddsutrustning, tid avsatt för arbetsmiljöarbete, tillgång till företagshälsovård där sådan finns samt stöd från HR- och QHSE-funktioner. Dessa resurser utgör grunden för koncernens arbete med att hantera de väsentliga arbetsmiljörelaterade frågor som identifierats.

Under rapporteringsåret har inga ärenden identifierats där koncernens verksamhet orsakat väsentlig negativ påverkan på den egna arbetskraften som krävt särskilda gottgörelseåtgärder utöver ordinarie arbetsmiljö- och HR-processer.

### S1-5 Mål och utfall

Koncernen befinner sig i ett uppbyggnadsskede när det gäller att fastställa gemensamma och mätbara mål för anställningsstruktur, långsiktig anställningstrygghet samt hälsa och säkerhet. Målarbetet har ännu inte avslutats då fokus ligger på att säkerställa datakvalitet och jämförbarhet mellan länder, verksamheter och system. Mål kommer att tas fram när datagrunden är tillräckligt robust och när koncernen har en gemensam baslinje för centrala indikatorer. Arbetet sker stegvis i dialog mellan HR, QHSE, lokala chefer och andra relevanta funktioner. Pågående aktiviteter omfattar kartläggning av befintliga indikatorer, harmonisering av metoder och etablering av baslinje-värden som grund för framtida målsättning. Uppföljning sker i nuläget genom indikatorer såsom olyckstal, sjukfrånvaro och personalomsättning, vilka används som underlag för styrning även i avsaknad av formella mål.

När gemensamma baslinje-värden är fastställda avser koncernen att besluta om koncerngemensamma mål för prioriterade indikatorer. Arbetet med baslinjer och förutsättningar för framtida mål fortsätter under 2026.

Koncernen har ännu inte etablerat formella processer för att involvera medarbetare eller deras representanter i målformulering, uppföljning eller förbättring inom områdena anställningsstruktur, arbetsvillkor, hälsa och säkerhet. Involvering sker i dagsläget främst genom befintliga lokala dialogforum och arbetsmiljöstrukturer, men utan en enhetlig koncerngemensam metod. I takt med att harmonisering av data och indikatorer fortskrider avser koncernen att utveckla tydligare arbetssätt som möjliggör dialog och samverkan i framtagande och uppföljning av mål. Sådana processer kommer att definieras när gemensamma baslinje-värden och indikatorer är fastställda.

### S1-6 Uppgifter om företagets anställda

Koncernen sammanställer personaldata baserat på uppgifter från HR-system i respektive land. Datainsamlingen sker lokalt och konsolideras årsvis på koncernnivå. Variationer i systemstöd och datamognad innebär att vissa uppgifter kompletteras manuellt innan sammanställning.

Åldersfördelning för den egna arbetskraften enligt ESRS tre ålderskategorier, under 30 år, 30–50 år samt över 50 år, redovisas inte för rapporteringsåret eftersom åldersdata ännu inte finns tillgänglig på ett enhetligt och kvalitetssäkrat sätt i samtliga HR-system. Arbetet med att möjliggöra jämförbar åldersindelning enligt dessa kategorier pågår inom ramen för harmoniseringsarbetet.

Koncernen tillämpar gemensamma definitioner för headcount och FTE. Headcount avser antalet anställda per sista dagen i rapporteringsperioden, och FTE beräknas utifrån anställningsgrad enligt en standardiserad metod. Periodbaserade uppgifter, såsom personalomsättning och förändringar i anställningsstrukturen, beräknas på årsbasis med utgångspunkt i lokala HR-system.

Data hämtas från koncernens lokala HR- och QHSE-system och valideras genom rimlighetsbedömningar, avstämningar mot lönesystem samt fyra-ögonprincip i ansvarig funktion. Lokala HR- och QHSE-funktioner ansvarar för insamling och kvalitetssäkring, medan koncern-HR ansvarar för konsolidering, kompletterande kontroller och trendanalys. För att säkerställa jämförbarhet och förståelse av personaldata bör hänsyn tas till att systemstöd och datamognad varierar mellan länder, vilket påverkar behovet av manuella kompletteringar. Personaluppgifterna baseras på samma definition av antal anställda som används i koncernens finansiella rapporter, så att siffrorna är jämförbara mellan rapporterna. Harmoniseringsarbetet fortsätter för att stärka enhetlighet och kvalitet i rapporteringen.

## Antal anställda efter kön

	Män	Kvinnor
Belgien	591,0	101,7
Tjeckien	151,7	25,0
Danmark	76,0	25,5
Finland	854,2	143,0
Tyskland	984,7	236,7
Ungern	74,2	30,5
Luxemburg	26,0	1,0
Norge	492,2	98,2
Slovakien	622,4	173,7
Sverige	2 518,6	506,7
Schweiz	359,6	82,7
Nederländerna	1 753,2	242,0
UK	558,6	168,3
USA	3,0	4,0
<b>Totalt</b>	<b>9 065,0</b>	<b>1 839,0</b>

## Medelantal anställda

	Medelantalet anställda	Andel
Belgien	717,0	6,5%
Tjeckien	176,4	1,6%
Danmark	121,5	1,1%
Finland	1 042,9	9,3%
Tyskland	1 238,7	11,1%
Ungern	104,4	0,9%
Luxemburg	26,3	0,2%
Norge	582,1	5,2%
Slovakien	842,2	7,5%
Sverige	3 066,8	27,5%
Schweiz	439,3	3,9%
Nederländerna	2 057,6	18,4%
UK	736,0	6,6%
USA	7,0	0,1 %
<b>Totalt</b>	<b>11 158,0</b>	<b>100,0%</b>

Anställda efter kön redovisas som FTE per den 31 dec 2025.

Medelantal anställda redovisas som genomsnittlig FTE under 2025.

## Anställda efter avtalstyp, per kön och land

	Fast anställda		Tillfälligt anställda		Antal behovsanställda	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Belgien	607,0	107,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tjeckien	139,0	16,0	13,0	9,0	5,0	2,0
Danmark	75,0	26,0	0,0	0,0	2,0	0,0
Finland	882,0	154,0	23,0	5,0	11,0	3,0
Tyskland	796,0	230,0	170,0	21,0	85,0	2,0
Ungern	75,0	31,0	0,0	0,0	4,0	0,0
Luxemburg	26,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Norge	436,0	93,0	49,0	5,0	22,0	10,0
Slovakien	605,0	151,0	51,0	25,0	99,0	9,0
Sverige	2 531,0	564,0	24,0	9,0	89,0	12,0
Schweiz	321,0	77,0	40,0	10,0	6,0	11,0
Nederländerna	1 414,0	229,0	339,0	72,0	177,0	11,0
UK	550,0	195,0	20,0	1,0	2,0	4,0
USA	3,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Totalt</b>	<b>8 460,0</b>	<b>1 878,0</b>	<b>729,0</b>	<b>156,0</b>	<b>502,0</b>	<b>64,0</b>

Uppgifterna redovisas som headcount per 31 dec 2025.

## Personalomsättning

Andel medarbetare som har lämnat koncernen under 2025 i relation till genomsnittlig headcount för året.

3 073

Personalomsättning

25,4%

### S1-14 Mått på hälsa och säkerhet

Koncernen följer upp arbetsmiljö och hälsa genom både strukturmått och prestationsmått. Uppföljningen baseras i nuläget på lokala rapporteringsrutiner och definitioner som varierar mellan länder. Arbetet med att harmonisera definitioner och beräkningsmetoder pågår som del av harmoniseringen av arbetsmiljöprocesserna.

Koncernen redovisar följande indikatorer för den egna arbetskraften, baserade på data från lokala HR och QHSE system som konsolideras årsvis.

#### Strukturmått

- Andel av den egna arbetskraften som omfattas av ett arbetsmiljöledningssystem eller motsvarande systematiskt arbetsmiljöarbete enligt lagkrav eller erkända riktlinjer.

#### Prestationsmått

- Antal dödsfall i den egna arbetskraften till följd av arbetsrelaterade skador eller arbetsrelaterad ohälsa.
- Antal dödsfall bland andra arbetstagare som arbetar på koncernens anläggningar till följd av arbetsrelaterade skador eller arbetsrelaterad ohälsa.
- Antal registrerade arbetsrelaterade olyckor för den egna arbetskraften.
- Olycksfrekvens för den egna arbetskraften, beräknad som antal registrerade arbetsrelaterade olyckor per en miljon arbetade timmar.
- Sjukfrånvaro, sjukfrånvarofrekvens och totalt antal sjukfrånvarodagar.

Måtten används för att bedöma hur väl koncernen hanterar den identifierade potentiella negativa påverkan kopplad till arbetsvillkor, riskfyllda arbetsmoment och hög arbetsbelastning. Metoder, antaganden och begränsningar, inklusive skillnader i systemstöd mellan länder, utvecklas och harmoniseras successivt och beskrivs mer detaljerat i takt med att datakvaliteten stärks. Uppgifterna sammanställs årsvis och valideras genom rimlighetskontroller och avstämningar lokalt och på koncernnivå. Begränsningar avser främst skillnader i rapporteringsrutiner och systemstöd mellan länder. Ingen extern validering av måtten utöver den lagstadgade granskningen av hållbarhetsrapporten har genomförts.

100 % av den egna arbetskraften omfattas av lokalt implementerade arbetsmiljöledningssystem eller motsvarande systematiskt arbetsmiljöarbete i respektive land, i enlighet med nationella krav.

Under året har 330 arbetsrelaterade olyckor registrerats. Olycksfrekvensen uppgick till 14,89 per en miljon arbetade timmar, baserat på totalt 22 163 337 arbetade timmar.

Under året har inga dödsfall registrerats bland den egna arbetskraften eller bland övrig personal som arbetar i Hedin Mobility Groups anläggningar.

Sjukfrånvaron uppgick under 2025 till totalt 187 019 arbetsdagar inom koncernen. Antalet medarbetare med registrerad sjukfrånvaro uppgick till 8 043. Den viktade sjukfrånvarofrekvensen på koncernnivå uppgick till cirka 4,5 %. Sjukfrånvaro omfattar både kort och långvarig frånvaro till följd av sjukdom eller skada, oavsett om orsaken är arbetsrelaterad eller inte. Deltidssjukfrånvaro redovisas proportionellt baserat på arbetstid. Föräldraledighet, semester och annan godkänd frånvaro ingår inte.

### S1-17 Incidenter, klagomål och allvarliga människorättspåverkan

Koncernen arbetar aktivt för att förebygga diskriminering och trakasserier, och lokala rutiner för rapportering och utredning tillämpas i samtliga länder. Under rapporteringsåret har inga böter, viten eller skadestånd kopplade till arbetsrelaterad diskriminering eller trakasserier identifierats.

Data om arbetsrelaterade klagomål, incidenter och anmälningar samlas in genom lokala rutiner för rapportering och utredning, vilka varierar mellan länder beroende på lagkrav, systemstöd och organisatoriska strukturer. Den information som rapporteras bygger på lokala bedömningar och dokumentation, och koncernen fortsätter arbetet med att stärka jämförbarheten och kvaliteten i hur dessa uppgifter samlas in och följs upp.

Under rapporteringsåret har inga bekräftade fall av allvarliga kränkningar av mänskliga rättigheter identifierats inom den egna arbetsstyrkan. Koncernen har inte identifierat några böter, viten eller skadestånd kopplade till andra allvarliga människorättsincidenter inom den egna verksamheten. Bedömningen baseras på genomförda utredningar och tillgänglig dokumentation i respektive land.

Mot bakgrund av att inga sådana incidenter har bekräftats har inga särskilda återställande åtgärder varit nödvändiga under rapporteringsåret.

## S2 Arbetstagare i värdekedjan

Arbetstagares hälsa, säkerhet och arbetsvillkor kan potentiellt påverkas negativt uppströms i värdekedjan, särskilt hos leverantörer inom produktion, logistik och hantering av fordon och komponenter. Detta kan ske på kort, medel och lång sikt. Den potentiella negativa påverkan omfattar otrygga anställningar, låga löner, långa arbetstider, begränsad föreningsfrihet samt bristande hälsa- och säkerhetsrutiner, vilket kan leda till fysisk och psykisk ohälsa. Bristande efterlevnad hos leverantörer kan medföra leveransstörningar, regulatoriska påföljder och ett skadat varumärke.



Ämne	Underämne	Väsentlig påverkan, risk eller möjlighet	Position i värdekedjan	IRO
Arbetstagare i värdekedjan	Arbetsvillkor	Negativ påverkan, potentiell	Uppströms	Hos leverantörer kan bristande arbetsvillkor, låga löner, långa arbetstider och otillräckliga säkerhetsrutiner innebära risker för arbetstagarnas hälsa och trygghet. Sådana förhållanden kan även medföra störningar i leveranskedjan och reputationsrisker för Hedin Mobility Group.

## S2 Arbetstagare i värdekedjan

### Varför är området väsentligt

Hedin Mobility Group har två huvudsakliga flöden i värdekedjan med olika geografisk räckvidd och grad av påverkan. Bil- och komponentflödet omfattar samarbeten med över 50 fordons-tillverkare globalt. Här är inflytandet begränsat, men koncernen för dialog med dessa aktörer om deras uppförandekoder och hållbarhetsarbete för att säkerställa att verksamheten bedrivs i linje med internationella standarder och europeiska regelverk.

Det andra flödet avser indirekta inköp, som omfattar material, utrustning, produkter och tjänster som behövs för att driva koncernens egna verksamheter, såsom verkstäder, kontor, logistik och administrativa funktioner. Dessa samarbetspartners är i huvudsak baserade inom Europa, där Hedin har direkt avtalsrelation och därmed större möjlighet att påverka arbetsvillkor och efterlevnad.

De två flödena skiljer sig åt både i typ av risker och i vilken grad Hedin kan påverka arbetsvillkor och efterlevnad. I indirekta inköp har koncernen större faktisk möjlighet att ställa krav genom ramavtal medan möjligheten att påverka i bil- och komponentflödet är mer begränsad och sker genom dialog och övergripande genomgång av tillverkarnas egna processer.

De huvudsakliga riskerna inom indirekta inköp rör arbetstagares hälsa, säkerhet och arbetsvillkor, främst inom produktion och logistik, där otrygga anställningar, låga löner samt bristande säkerhets- och arbetsmiljörutiner kan förekomma.

För bil- och komponentflödet ligger de största riskerna längre upp i värdekedjan och är främst kopplade till arbetsvillkor och mänskliga rättigheter i tillverkning och råvaruutvinning hos underleverantörer till fordonstillverkare. Dessa risker är svårare att påverka direkt men hanteras genom dialog och övergripande genomgång av tillverkarnas egna due-diligence-processer och uppförandekoder.

Denna bedömning baseras på koncernens dubbla väsentlighetsanalys samt dialoger med interna och externa intressenter som identifierat områden med betydande risk och förväntningar på stärkt styrning.

### Strategi

Hedin Mobility Group strävar efter att stegvis stärka styrning, transparens och riskhantering i både bil- och komponentflödet och de indirekta inköpen. Arbetet utgår från en riskbaserad ansats och präglas av långsiktiga partnerskap samt samverkan mellan hållbarhetsfunktionen, den centrala inköpsfunktionen och koncernens import- och retailbolag. Fokus ligger på att successivt vidareutveckla integreringen av hållbarhetskrav i inköpsprocesserna och att utveckla metoder för riskanalyser, bättre uppföljning och påverkan i värdekedjan.

För indirekta inköp ligger tyngdpunkten i nuläget på ramavtal, leverantörsbedömningar och dialog vid avvikelser, medan arbetet med direkta inköp bygger på fordonstillverkarnas egna uppförandekoder och hållbarhetsprogram och utgörs av övergripande bedömningar utan en fullt formaliserad uppföljningsmodell.

Som en del av vårt framåtsyftande arbete avser koncernen att successivt integrera hållbarhetskrav i fler delar av inköpsprocesserna och utveckla mer strukturerade metoder för riskbedömning och uppföljning i båda flödena. Under 2026 avser koncernen att påbörja utvecklingen av en gemensam modell för systematisk bedömning av fordonstillverkarnas processer samt en mer formaliserad metod för återkommande uppföljning av leverantörer inom indirekta inköp. Ett hållbart och ansvarsfullt leverantörsarbete är en central del av koncernens affärsstrategi, eftersom det bidrar till stabila leveranskedjor, stärkt regelefterlevnad och långsiktigt värde för affären, kunderna, affärspartners och samhället i stort.

### Policyer

Samarbetspartners inom indirekta inköp omfattas av Hedin Mobility Groups Uppförandekod för leverantörer (Supplier Code of Conduct), som ingår som ett bindande villkor i alla ramavtal. Koden bygger på FN:s Global Compact, OECD:s riktlinjer och ILO:s kärnkonventioner och förbjuder barn- och tvångsarbete samt kräver rättvisa löner, säkra arbetsplatser, rimliga arbetstider och likabehandling.

Uppförandekoden kommuniceras i samband med avtalstecknande med nya leverantörer. Leverantörer som omfattas av nya eller förnyade ramavtal ska bekräfta efterlevnad av koncernens Supplier Code of Conduct innan avtal tecknas, varefter koden utgör en integrerad del av avtalet. För befintliga leverantörsrelationer som ännu inte omfattas av ramavtal pågår ett arbete för att successivt införa samma krav. På medellång sikt är målsättningen att samtliga leverantörer inom indirekta inköp ska omfattas av ramavtal som inkluderar Supplier Code of Conduct.

Vid avvikelser hanteras frågan genom dialog och krav på korrigerande åtgärder, och i allvarliga fall kan samarbetet avslutas. Uppföljning sker i dag framför allt i samband med avtalsstillfallet.

I bil- och komponentflödet utvecklar koncernen andra sätt att säkerställa att samma principer följs. Riskbaserade bedömningar görs av fordonstillverkarnas egna uppförandekoder och hållbarhetsprogram i förhållande till Hedin Mobility Groups krav och internationella ramverk, och samarbeten begränsas till aktörer som uppfyller motsvarande standarder. Bedömningarna utgår i nuläget från en övergripande genomgång av tillgänglig information, såsom tillverkarnas uppförandekoder och offentlig hållbarhetsinformation, och kompletteras med dialog där det bedöms relevant. Arbetet baseras på påverkan genom affärsrelation snarare än direkt avtalsstyrning.

Under 2026 avser koncernen att vidareutveckla arbetet genom att ta fram en koncerngemensam handbok för riskbaserade bedömningar. Handboken ska ge vägledning för hur bedömningar genomförs och dokumenteras, i syfte att skapa en mer enhetlig, jämförbar och systematisk hantering över tid.

## Åtgärder

Arbetet bedrivs på olika sätt beroende på flöde, men utgår genomgående från en riskbaserad bedömning med fokus på arbetstagares arbetsvillkor i värdekedjan.

Inom de indirekta inköpen kontrolleras samarbetspartners innan avtal tecknas, och uppförandekoden är en obligatorisk del i alla ramavtal. Kontrollerna baseras i nuläget på en övergripande genomgång av tillgänglig information, huvudsakligen sådan som är offentligt tillgänglig och information som leverantörerna själva delger. Risker kopplade till arbetsvillkor hanteras i samband med kontraktsskrivning genom granskning och dialog, med syfte att tydliggöra förväntningar och vid behov komma överens om korrigerande åtgärder.

En strategisk åtgärd för att bättre kunna identifiera och förebygga risker i värdekedjan har varit att i huvudsak anlita leverantörer inom eller nära de europeiska marknader där koncernen är verksam, vilket kan bidra till minskad riskexponering och underlättar uppföljning. Syftet är att successivt öka andelen inköp som görs via leverantörer som omfattas av tydliga krav på arbetsvillkor och efterlevnad.

I bil- och komponentflödet avser koncernen under 2026 att inleda ett arbete för att vidareutveckla due-diligence-processen i värdekedjan. Arbetet kommer i ett första steg att omfatta framtagandet av en koncernövergripande bedömningsmodell för att utvärdera fordonstillverkarnas uppförandekoder och processer kopplade till mänskliga rättigheter, arbetsvillkor och säkerhet i tillverkningsledet. Detta för att kunna identifiera och hantera risker i tillverkningsledet på ett mer systematiskt sätt. Arbetet leds gemensamt av koncernens inköps- och hållbarhetsfunktioner. Leverantörer och deras arbetstagare kan rapportera misstänkta överträdelser via Hedin Mobility Groups visuellblåsarfunktion. I samband med avvikelser eller överträdelser genomförs dialog och korrigerande åtgärder. I allvarliga fall kan samarbetet pausas eller avslutas.

## Kontraktstrohet



## Mål och utfall

Ett övergripande mål på medellång sikt inom indirekta inköp är att uppnå 100 procents kontraktstrohet för ramavtalsleverantörer. Målet mäts och följs upp av koncernens inköpsorganisation. I övrigt finns ännu inga fastställda mål inom området.

Det finns i dagsläget heller inga mål för bil- och komponentflödet. Ett mer strukturerat mål- och uppföljningsarbete planeras att inledas under 2026. Detta arbete leds av koncernens hållbarhetsfunktion i nära samverkan med inköpsorganisationen inom import- och retailbolagen.

Koncernen följer kvartalsvis upp kontraktstrohet, definierat som andelen ramavtal som inkluderar Uppförandekod för leverantörer som en del av avtalet. Andelen sådana ramavtal uppgick till 35 % 2024 och 52 % 2025. Dessa nivåer utgör baslinje för fortsatt uppföljning.

Utfallet varierar mellan marknaderna och påverkas främst av integrationsgrad, organisatorisk mognad och tillgång till systemstöd för uppföljning. Danmark hanteras i nuläget inom den svenska inköpsorganisationen och redovisas därför tillsammans med Sverige.

I vissa marknader är uppföljningsstrukturen ännu inte fullt implementerad, vilket påverkar redovisad nivå av kontraktstrohet. Skillnader mellan länder speglar i huvudsak olika mognadsgrad i inköpsprocesser och ramavtalsstruktur snarare än förändringar i riskprofil. Finland utgör ett exempel på en marknad med en mer etablerad inköpsstruktur och tydligare uppföljning av ramavtal, vilket återspeglas i en högre nivå av kontraktstrohet.

Schweiz och Tyskland ingår ännu inte i uppföljningssystemet och redovisas därför inte i diagrammet. Utvecklingen ska även ses mot bakgrund av koncernens snabba internationella expansion, där inköpsorganisation och uppföljningsstruktur successivt etableras och harmoniseras mellan marknaderna.

Under 2025 har inga väsentliga incidenter kopplade till arbetstagare i värdekedjan identifierats, baserat på tillgänglig information och inrapporterade ärenden.

Under 2025 rapporteras en indikator för kontraktstrohet som avser andelen ramavtal som inkluderar Uppförandekod för leverantörer som en del av avtalet. Ytterligare kvantitativa indikatorer och systematiska utfallsmått kopplade till arbetstagare i värdekedjan utvecklas successivt under 2026–2027, särskilt där datatillgången uppströms i värdekedjan i nuläget är begränsad.



## S4 Konsumenter och slutanvändare

Konsumenter och slutanvändare kan potentiellt påverkas negativt vid felaktig eller bristfällig service och informationsgivning från Hedin Mobility Group, särskilt vid försäljning av begagnade fordon. Sådana brister kan påverka kundernas hälsa och säkerhet och leda till olycksrisker eller felaktig användning. Påverkan kan ske på kort, medel och lång sikt.



Ämne	Underämne	Väsentlig påverkan, risk eller möjlighet	Position i värdekedjan	IRO
Konsumenter och slutanvändare	Personlig säkerhet för konsumenter och slutanvändare	Negativ påverkan, potentiell	Nedströms	Felaktig eller bristfällig service och information, särskilt vid försäljning av begagnade fordon, kan innebära säkerhetsrisker för kunder och slutanvändare. Detta kan leda till olyckor eller felaktig användning av fordon.

## S4 Konsumenter och slutanvändare

### Varför området är väsentligt

Hedin Mobility Group kan ha en potentiell negativ påverkan på konsumenters och slutanvändares hälsa och säkerhet till följd av felaktig eller bristfällig service och informationsgivning. Risken är särskilt relevant vid försäljning av begagnade fordon, där ofullständig eller inaktuell teknisk information och servicehistorik kan påverka fordonets säkerhet och tillförlitlighet över tid. För begagnade fordon varierar fordonens skick och dokumentationsgrad i högre utsträckning än i nybilsflöden, vilket ökar risken för att brister i information eller service påverkar säkerheten.

Bristar i tekniskt skick eller information kan i förlängningen medföra risk för personskador vid användning av fordonet.

På sikt kan brister även minska kundförtroendet och viljan att välja mobilitetslösningar och fordon som tillhandahålls av Hedin Mobility Group.

Detta område har bedömts som väsentligt utifrån koncernens dubbla väsentlighetsanalys eftersom påverkan på människors hälsa och säkerhet är betydande. Påverkan kan uppstå på kort, medel och lång sikt.

Konsumenter och slutanvändare avser privatkunder, företagskunder, offentlig verksamhet samt användare av mobilitetslösningar inom koncernens verksamhet.

### Strategi

Koncernens arbete med konsumenter och slutanvändare syftar till att förebygga negativ påverkan på människors hälsa och säkerhet. Arbetet fokuserar särskilt på säkerhet i begagnatflöden eftersom detta är den del av verksamheten där risken för negativ påverkan bedöms vara störst.

Strategin innebär att säkerställa att begagnade fordon genomgår strukturerade säkerhetskontroller, att service och reparationer utförs enligt tydliga kvalitetskrav samt att kunder får korrekt information som möjliggör säker användning av fordonen. Dessa arbetsätt minskar risken för att brister i tekniskt skick eller information leder till incidenter vid användning.

För Hedin Mobility Group är förtroende för varumärkena och kvaliteten i kundrelationen avgörande för affären. Därför prioriteras inbytestester, strukturerad dokumentation av fordonens skick och arbetsätt och utbildning av personal som åtgärder för att minska säkerhetsrisker.

Arbetet integreras i verksamheten genom gemensamma arbetsätt för säkerhet i begagnatflöden, krav på servicekvalitet och strukturer för uppföljning av säkerhetsrelaterade klagomål och garantiärenden. Eftersom kundrelationer, servicekvalitet och produktsäkerhet är centrala värde drivare i koncernens affärsmodell används insikter från klagomål, garantiärenden och säkerhetsrelaterade frågor som underlag för prioritering av förbättringsåtgärder.

### Policyer

Det finns i dagsläget ingen koncernövergripande policy för konsument- och slutanvändarfrågor. Under 2026 planeras arbetet med att ta fram en gemensam policy för produkt- och konsumentssäkerhet.

Hedin Mobility Group ställer krav på att fordon som säljs ska uppfylla relevanta säkerhetskrav. Koncernen arbetar även med att säkerställa att egna verkstäder följer standardiserade processer för service och säkerhetskontroller. Detta inkluderar krav på teknisk kompetens, dokumentationsrutiner och kvalitetssäkring.

Lokala riktlinjer används tills den koncerngemensamma policyn är etablerad och utgör i dag ramverket för hantering av risker kopplade till konsumenters hälsa och säkerhet.

### Åtgärder

Koncernen arbetar med att stärka säkerheten i begagnatflöden eftersom detta är huvudområdet med risk för negativ påverkan. Åtgärderna omfattar inbytestester av begagnade bilar, strukturerade inspektionsprotokoll, dokumentation av fordonens historik samt förbättrade rutiner för service och teknisk genomgång inför försäljning.

Verkstäderna följer lokalt etablerade processer för att säkerställa att service och reparationer utförs på ett sätt som upprätthåller fordonens säkerhet. Kompetenskrav, utbildning och kvalitetskontroller är centrala delar i detta arbete.

Eftermarknadssystem utvecklas lokalt för att möjliggöra uppföljning av servicekvalitet, kundklagomål och garantiärenden. Central uppföljning av säkerhetsrelaterade incidenter planeras att på medellång sikt stärkas för att identifiera återkommande brister och säkerställa korrigerande åtgärder. Syftet är att tidigt identifiera mönster som kan indikera ökad risk för negativ påverkan på konsumenters säkerhet.

Arbetet samordnas mellan verksamhetsansvariga funktioner, koncernens hållbarhetsfunktion och QHSE-avdelning för att säkerställa enhetlig styrning och fortsatt utveckling av arbetsätt och uppföljning.

Säkerhetsrelaterade incidenter hanteras genom teknisk utredning och korrigerande insatser. Uppföljning sker genom lokala system, som successivt ska integreras i ett mer enhetligt ramverk utifrån en gemensam policy för produkt- och konsumentssäkerhet.

### Mål och utfall

Koncernen har i dagsläget inga tidsatta mål, men strävar efter att alla återförsäljare ska vara utbildade i produkt- och konsumentssäkerhetsstandarder inom medellångt tidsperspektiv. Tredjepartsutbildningar från fordonstillverkare och andra leverantörer utgör en viktig del av detta arbete. För närvarande saknas en samlad koncernövergripande datainsamling av sådan utbildningsinformation, men arbete pågår för att stärka samarbetet med leverantörer och utveckla strukturer som möjliggör systematisk uppföljning.

Koncernen avser även att successivt öka andelen begagnade fordon med komplett och verifierad dokumentation samt att stärka uppföljningen av säkerhetskritiska områden såsom servicekvalitet, inbytestester och kundklagomål. Fokus under infasningsperioden är att etablera gemensamma uppföljningssystem, förbättrad datakvalitet och definiera relevanta indikatorer som möjliggör framtida kvantitativa mål.

Målen syftar till att minska risken för negativ påverkan på konsumenters hälsa och säkerhet genom mer konsekventa arbetsätt, stärkt transparens och förbättrad datakvalitet, där utveckling av kvantitativa indikatorer och jämförbara utfallsmått utgör en prioriterad del av det fortsatta arbetet.

# Information om bolagsstyrning

En tydlig styrningsstruktur är en förutsättning för att Hedin Mobility Group ska kunna hantera identifierade påverkan, risker och möjligheter samt säkerställa långsiktigt värdeskapande. Styrelsen har det övergripande ansvaret för strategi, riskhantering och hållbarhetsstyrning, medan koncernledningen ansvarar för implementering och uppföljning i den operativa verksamheten.

Avsnittet omfattar ansvarsfullt företagande, företagskultur, regelefterlevnad samt övergripande processer för riskhantering och intern kontroll. Fokus ligger på efterlevnad av Code of Conduct och en tydlig ansvarsfördelning mellan styrelse, ledning och centrala funktioner. Arbetet med att vidareutveckla struktur, uppföljning och integrering av hållbarhetsrelaterade frågor i styrning och rapportering pågår i takt med ökade regulatoriska krav och stärkt intern samordning.

## ► G1 Ansvarsfullt företagande

111-113

## ► ESRS Tillägg B

114-117

## ► IRO-2 ESRS-index

118

## G1 Ansvarsfullt företagande

Om företagskulturen brister och medarbetare inte efterlever Hedin Mobility Groups Code of Conduct finns risk för lagöverträdelse, oetiskt agerande, diskriminering eller bristande respekt för mänskliga rättigheter. Detta innebär en potentiell negativ påverkan på samhället på kort, medel och lång sikt.



Ämne	Underämne	Väsentlig påverkan, risk eller möjlighet	Position i värdekedjan	IRO
Ansvarsfullt företagande	Företagskultur	Negativ påverkan, potentiell	Egen verksamhet	Bristande efterlevnad av Code of Conduct kan leda till oetiskt agerande, diskriminering eller lagöverträdelse, vilket påverkar människor och samhälle negativt. En svag företagskultur ökar dessa risker och kan undergräva verksamhetens integritet.

## G1 Ansvarsfullt företagande

### Varför ansvarsfullt företagande är väsentligt

En stark och värderingsstyrd företagskultur är central för Hedin Mobility Groups affärsmodell och långsiktiga värdeskapande, med fokus på integritet och regelefterlevnad i den egna verksamheten. Om Code of Conduct inte efterlevs finns risk för oetiskt agerande, diskriminering eller lagöverträdelser som kan påverka människor och samhälle negativt, vilket motsvarar den potentiella negativa påverkan som identifierats i den dubbla väsentlighetsanalysen. Att säkerställa efterlevnad är därför en förutsättning för att upprätthålla förtroende, minska legala risker och säkerställa en stabil och långsiktigt lönsam affärsutveckling.

Företagskulturen utgör även en grund för hur koncernen hanterar risker inom övriga väsentliga områden, såsom arbetsmiljö enligt S1 och arbetstagare i värdekedjan enligt S2.

Detta avsnitt avser dock den egna verksamheten och den risk som identifierats i G1.

### Strategi

Ansvarsfullt företagande är integrerat i Hedin Mobility Groups styrning och beslut. Detta innebär att risker kopplade till affärsetik, integritet och regelefterlevnad i den egna verksamheten hanteras inom ramen för koncernens övergripande riskhantering, med syfte att minska sannolikheten för de överträdelser som beskrivs i IRO.

Styrelsen fastställer Code of Conduct och säkerställer efterlevnad genom rapportering från koncernledningen med stöd av relevanta koncernfunktioner, däribland juridik och compliance. Koncernfunktionerna följer upp efterlevnad inom sina respektive ansvarsområden och rapporterar vid behov till koncernledningen och VD, som eskalerar frågor vidare till styrelsen när det är motiverat av allvar eller omfattning. Rapporteringsprocessen bygger på återkommande insamling av incidenter och avvikelser från marknader och funktioner. Den externa rapporteringen omfattar de uppgifter som bedömts som väsentliga enligt den dubbla väsentlighetsanalysen. Styrelsen har tillgång till relevant kompetens och får vid behov utbildning i frågor kopplade till Code of Conduct och regelefterlevnad. Styrelsen får i dagsläget minst årligen en samlad rapportering i samband med års- och hållbarhetsredovisningen. Hållbarhetsrelaterade risker och enskilda väsentliga incidenter kan dock behandlas löpande inom ramen för ordinarie rapportering om strategi och risk, beroende på ärendenas karaktär och allvar.

En mer strukturerad och löpande rapportering utvecklas i takt med att koncernen stärker styrningen inom de frågeställningar som bedömts som väsentliga i den dubbla väsentlighetsanalysen.

Koncernen använder etablerade mekanismer för att identifiera, rapportera och utreda misstänkta överträdelser av lagar och interna regler. Utöver visselblåsarfunktionen följer koncernen upp incidenter och avvikelser som rapporteras i verksamheten. Dessa moment fungerar i dag som de främsta kontrollmekanismerna för att identifiera potentiella överträdelser. Arbetet med att utveckla mer systematiska kontroller för efterlevnad av Code of Conduct och relaterade regelverk pågår och stärks successivt i takt med koncernens fortsatta utveckling av styrning och riskhantering.

Visselblåsarfunktionen är tillgänglig för medarbetare och externa parter och incidenter utreds snabbt, oberoende och objektivt enligt fastställda rutiner. Extern expertis anlitas vid behov.

Koncernledningen ansvarar för att omsätta styrelsens beslut i operativ styrning. ESG-styrgruppen, ledd av Head of Sustainability och med representanter från centrala koncernfunktioner, samordnar det löpande arbetet och säkerställer att ansvarsfullt företagande integreras i strategiska beslut, riskhantering och affärsplanering. HR, hållbarhet, juridik och regelefterlevnad ansvarar för ramar, utbildning och metodstöd, medan linjechefer driver det praktiska genomförandet i den dagliga verksamheten. Alla medarbetare har samtidigt ett individuellt ansvar att agera i linje med Code of Conduct och bidra till en kultur som efterlever lagar och interna riktlinjer.

De kontroller som beskrivs här avser främst efterlevnad av Code of Conduct och etikrelaterade frågor. Arbetet med datakvalitet och kontrollmiljö för hållbarhetsrapporteringen beskrivs separat i styrningsavsnittet enligt ESRS 2 GOV-5, då det omfattar bredare processer och andra typer av kontroller.

### G1-1 Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur

Koncernens Code of Conduct, uppdaterad under 2025, bygger på internationellt erkända ramverk för ansvarsfullt företagande, inklusive FN:s Global Compact och OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Policyn fastställer principer för integritet, respekt, mångfald, miljöansvar och efterlevnad av lagar och andra krav.

Code of Conduct omfattar flera principområden som tillsammans utgör grunden för koncernens företagskultur. Samtliga principer är tillämpliga och ska efterlevas. I förhållande till den identifierade risken i den egna verksamheten är särskilt frågor om affärsetik och regelefterlevnad centrala, eftersom brister inom dessa områden kan leda till den negativa påverkan som beskrivs i IRO.

Code of Conduct kompletteras av tematiska styrdokument, däribland en särskild policy för antikorruption och mutor. Under 2026 planeras antagande av en koncernpolicy för mänskliga rättigheter.

Vid framtagande och uppdatering av policyer beaktas relevanta intressenters perspektiv, såsom medarbetare och affärspartners, genom dialog och erfarenheter från verksamheten.

Policydokumenten gäller alla anställda och omsätts i praktiskt arbete genom utbildning, dialog och löpande stöd från HR, hållbarhet samt juridik och regelefterlevnad. Policyerna är publicerade på koncernens intranät och chefer och andra befattningshavare i organisationen har informerats om uppdateringen. Delar av innehållet ingår även i generella introduktionsutbildningar för nyanställda.

Implementeringen av den uppdaterade Code of Conduct inleds 2026 genom utbildningar och dialoger i verksamheten. Företagskulturen följs upp genom årliga medarbetarundersökningar och genom dialog i organisationen. Extern rapportering omfattar de uppgifter som bedömts som väsentliga enligt ESRS.

En koncerngemensam utbildning är under framtagande och ska framöver genomföras årligen för samtliga medarbetare. Under 2026 införs även en process där alla medarbetare ska bekräfta att de tagit del av och förstått Code of Conduct.

Framåt utvecklas även fördjupade utbildningsinsatser för funktioner med högre riskexponering, såsom försäljning, inköp och ledande befattningar, för att stärka kompetensen i frågor som rör etik, regelefterlevnad och ansvarsfullt beslutsfattande. Utbildningen sker inte utifrån en separat policy utan är en integrerad del av implementeringen av koncernens Code of Conduct.

## G1-2 Relationer med leverantörer

Leverantörer förväntas följa Hedin Mobility Groups Supplier Code of Conduct, som bygger på samma internationellt erkända principer för ansvarsfullt företagande som koncernens Code of Conduct. Dessa principer utgör grunden för koncernens värderingar och sätter ramarna för vad som förväntas i samarbeten.

Koncernen skiljer mellan indirekta och direkta inköp i sin hantering av leverantörsrelationer. Indirekta inköp omfattar varor och tjänster som stödjer den egna verksamheten, såsom tjänster, utrustning och logistiklösningar, där koncernen har direkt avtalsrelation och därmed större möjlighet att ställa krav och följa upp efterlevnad. Uppföljning sker främst genom avtalskrav, dialog och hantering av rapporterade avvikelser, baserat på en riskbaserad ansats.

Direkta inköp av fordon och fordonskomponenter skiljer sig från indirekta inköp genom att relationerna i huvudsak styrs av etablerade avtal och fordonstillverkarnas egna uppförandekoder. I dessa relationer är koncernens möjlighet att ställa egna krav mer begränsad, och arbetet fokuserar därför på dialog, samverkan och hantering av identifierade avvikelser.

Misstänkta överträdelser kopplade till både indirekta och direkta leverantörer kan rapporteras via koncernens visselblåsarfunktion och hanteras enligt samma rutiner som övriga ärenden inom affärsbeteende.

Beskrivningen av leverantörsrelationer i detta avsnitt är avgränsad till affärsbeteende och företagskultur. Fördjupad beskrivning av risker och åtgärder avseende arbetstagare i värdekedjan återfinns i ESRS S2.

## Uppföljning och utfall

Koncernen har för 2025 inte fastställt kvantitativa mål för ansvarsfullt företagande kopplat till företagskultur. Fokus har legat på att säkerställa tydliga principer, fungerande rapporteringskanaler och effektiva processer för att identifiera, hantera och följa upp avvikelser från Code of Conduct och relaterade policyer. Arbetet är inriktat på styrning, efterlevnad och förebyggande åtgärder.

Antal visselblåsningar används som ett måttal för att följa rapporteringsbeteende och identifiera potentiella avvikelser kopplade till företagskultur. Mätetalet avser samtliga inkomna rapporter under året och utgör inte ett mått på bekräftade överträdelser.

Extern rapportering omfattar de indikatorer som bedömts som väsentliga enligt den dubbla väsentlighetsanalysen. Ytterligare interna uppföljningsmått används för styrning men redovisas inte separat. Uppföljningen utvecklas löpande och koncernen kommer att utvärdera behovet av ytterligare externa indikatorer i kommande rapporteringscykler.

Under 2025 mottogs totalt 93 anmälningar i visselblåsarsystemet. Anmälningar har inkommit från samtliga marknader utom en där koncernen är verksam. Majoriteten av ärendena avsåg beteenden inom arbetsmiljö. Dessa ärenden hanteras inom ramen för S1 och förändrar inte bedömningen av den risk som identifierats i G1.

Av de 93 inrapporterade incidenterna ledde tre ärenden till fördjupad utredning. Ingen av de genomförda utredningarna har visat att överträdelser av koncernens Code of Conduct, inklusive överträdelser av policyer för oetiskt agerande, har förekommit.

Utfallet visar att etablerade rapporterings- och utredningsprocesser är i funktion och utgör en del av koncernens arbete med att förebygga de överträdelser som identifierats i IRO. Bedömningen av processernas effektivitet baseras på etablerade utredningsrutiner och intern uppföljning. Resultatet används som underlag för fortsatt utveckling av utbildningsinsatser och interna kontroller kopplade till företagskultur.

## ESRS Tillägg B

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR (23) reference	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Sida
ESRS 2 GOV-1 Jämnare könsfördelning i styrelserna punkt 21 d	Indikator nr 13 tabell 1 i bilaga I		Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/1816(5), bilaga II		60
ESRS 2 GOV-1 Procentandel oberoende styrelseledamöter punkt 21 e			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		60
ESRS 2 GOV-4 Redogörelse för due diligence (tillbörlig aktsamhet) punkt 30	Indikator nr 10 tabell 3 i bilaga I				62
ESRS 2 SBM-1 Inblandning i verksamheter kopplade till fossila bränslen punkt 40 d i	Indikator nr 4 tabell 1 i bilaga I	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförande-förordning (EU) 2022/2453(6), tabell 1: Kvalitativ information om miljörisker och tabell 2: Kvalitativ information om sociala risker	Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig
ESRS 2 SBM-1 Inblandning i verksamheter kopplade till kemikalieproduktion punkt 40 d ii	Indikator nr 9 tabell 2 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig
ESRS 2 SBM-1 Deltagande i verksamhet med anknytning till kontroversiella vapen punkt 40 d iii	Indikator nr 14 tabell 1 i bilaga 1		Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818(7), bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig
ESRS 2 SBM-1 Inblandning i verksamheter kopplade till odling och produktion av tobak punkt 40 d iv			Artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig
ESRS E1-1 Omställningsplan för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 punkt 14				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1.	82
ESRS E1-1 Företag som är uteslutna från EU-referensvärdena för anpassning till Parisavtalet punkt 16 g		artikel 449a förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförande-förordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 12.1 d-g och artikel 12.2		Ej väsentlig
ESRS E1-4 Minskingsmål för utsläpp av växthusgaser punkt 34	Indikator nr 4 tabell 2 i bilaga I	artikel 449a förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 6		83
ESRS E1-5 Energiförbrukning från fossila källor uppdelad efter källor (endast sektorer med hög klimtpåverkan) punkt 38	Indikator nr 5 tabell 1 och indikator nr 5 tabell 2 i bilaga I				83
ESRS E1-5 Energiförbrukning och energimix punkt 37	Indikator nr 5 tabell 1 i bilaga I				83-84
ESRS E1-5 Energiintensitet förknippad med verksamheter i sektorer med hög klimtpåverkan punkterna 40-43	Indikator nr 6 tabell 1 i bilaga I				83-84

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR (23) reference	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Sida
ESRS E1-6 Brutto och totala växthusgasutsläpp scope 1, 2, 3 punkt 44	Indikator nr 1 och indikator nr 2 tabell 1 i bilaga I	artikel 449a, förordning (EU) nr 575/2013, Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 1: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: Exponeringarnas kreditkvalitet efter sektor, utsläpp och återstående löptid	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artiklarna 5.1, 6 och 8.1		84-87
ESRS E1-6 Bruttoutsläppsintensitet för växthusgasutsläpp punkterna 53-55	Indikator nr 3 tabell 1 i bilaga	Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, mall 3: Verksamhet utanför handelslagret – klimatförändringsrelaterad omställningsrisk: anpassningsmått	Delegerad förordning (EU) 2020/1818, artikel 8.1		86
ESRS E1-7 Upptag av växthusgaser och koldioxidkrediter punkt 56				Förordning (EU) 2021/1119, artikel 2.1.	Ej väsentlig
ESRS E1-9 Referensportföljens exponering mot klimatrelaterade fysiska risker punkt 66			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1818, bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig
ESRS E1-9 Uppdelning av monetära belopp efter akut och kronisk fysisk risk, punkt 66 a ESRS E1-9 Plats för betydande tillgångar utsatta för väsentlig fysisk risk, punkt 66 c.		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013 Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkterna 46 och 47: Mall 5: Utanför handelslagret – Klimatförändringsrelaterad fysisk risk: Exponeringar utsatta för fysisk risk			Ej väsentlig
ESRS E1-9 Uppdelning av det redovisade värdet på sina fastighetstillgångar efter energieffektivitetsklasser punkt 67 c.		Artikel 449a i förordning (EU) nr 575/2013, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/2453, punkt 34, Mall 2 – Klimatomställningsrisk utanför handelslagret: Lån mot säkerhet i fast egendom – Säkerhetens energieffektivitet			Ej väsentlig
ESRS E1-9 Portföljens grad av exponering mot klimatrelaterade möjligheter punkt 69			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1818		Ej väsentlig
ESRS E2-4 Mängden av varje förorening som förtecknas i bilaga II till förordningen om ett europeiskt register över utsläpp och överföringar som släpps ut i luft, vatten och mark, punkt 28	Indikator nr 8 tabell 1 i bilaga 1 Indikator nr 2 tabell 2 i bilaga 1 Indikator nr 1 tabell 2 i bilaga 1 Indikator nr 3 tabell 2 i bilaga 1				Ej väsentlig
ESRS E3-1 Vattenresurser och marina resurser punkt 9	Indikator nr 7 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E3-1 Särskild strategi punkt 13	Indikator nr 8 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E3-1 Hållbara oceaner och hav punkt 14	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E3-4 Totalt återvunnet och återanvänt vatten punkt 28 c	Indikator nr 6,2 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E3-4 Total vattenförbrukning i m3 per nettoinkomst av egen verksamhet punkt 29	Indikator nr 6,1 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS 2 – SBM-3– E4 punkt 16 a i	Indikator nr 7 tabell 1 i bilaga I 1				Ej väsentlig

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR (23) referens	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesfördningen	Referens i EU:s klimatlag	Sida
ESRS 2- SBM 3 - E4 punkt 16 (b)	Indikator nr 10 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS 2- SBM 3 - E4 punkt 16 (c)	Indikator nr 14 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E4-2 Hållbara mark-/ jordbruksmetoder/-policyer punkt 24 b	Indikator nr 11 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E4-2 Hållbara metoder/policyer för hållbarhet i haven punkt 24 c	Indikator nr 12 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E4-2 Policyer för att behandla avskogning punkt 24 d	Indikator nr 15 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E5-5 Icke-återvunnet avfall punkt 37 d)	Indikator nr 13 tabell 2 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS E5-5 Farligt avfall och radioaktivt avfall punkt 39	Indikator nr 9 tabell 1 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS 2 – SBM3 – S1 Risk att utsättas för tvångsarbete punkt 14 f	Indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				98-99
ESRS 2 – SBM3 – S1 Risk att utsättas för barnarbete punkt 14 g	Indikator nr 12 tabell 3 i bilaga I				98-99
ESRS S1-1 Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter punkt 20	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				98-99
ESRS S1-1 Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 21		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816			98-99
ESRS S1-1 Processer och åtgärder för att förhindra människohandel punkt 22	Indikator nr 11 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS S1-1 Strategi för förebyggande av arbetsplatsolyckor eller ett system för att hantera sådana punkt 23	Indikator nr 1 tabell 3 i bilaga I				98-99
ESRS S1-3 Mekanismer för klagomålshandling i samband med personalfrågor punkt 32 c	Indikator nr 5 tabell 3 i bilaga I				100
ESRS S1-14 Antal dödsfall och antal och andel arbetsrelaterade olyckor punkt 88 b och c	Indikator nr 2 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		104
ESRS S1-14 Antal dagar förlorade på grund av skador, olyckor, dödsfall eller sjukdom punkt 88 e	Indikator nr 3 tabell 3 i bilaga I				104
ESRS S1-16 Ojusterad löneklyfta mellan könen punkt 97 a	Indikator nr 12 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		Ej väsentlig
ESRS S1-16 Överdrivet hög VD-lön punkt 97 b	Indikator nr 8 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS S1-17 Fall av diskriminering, punkt 103 a	Indikator nr 7 tabell 3 i bilaga I				104

Upplysningskrav och relaterad datapunkt	SFDR (23) reference	Referens i tredje pelaren	Referens i referensvärdesförordningen	Referens i EU:s klimatlag	Sida
ESRS S1-17 Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 104 a	Indikator nr 10 tabell 1 och indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		104
ESRS 2 – SBM3 – S2 Betydande risk för barnarbete eller tvångsarbete i värdekedjan punkt 11 b	Indikator nr 12 och indikator nr 13 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS S2-1 Åtaganden i policy för mänskliga rättigheter punkt 17	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				106-107
ESRS S2-1 Policyer för medarbetare i värdekedjan punkt 18	Indikator nr 11 och indikator nr 4 tabell 3 i bilaga I				106-107
ESRS S2-1 Respekterar inte FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 19	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		106-107
ESRS S2-1 Strategier för tillbörlig aktsamhet i frågor som behandlas i Internationella arbetsorganisationens (ILO) grundläggande konventioner 1–8, punkt 19			Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816		106-107
ESRS S2-4 Människorättsfrågor och människorättsfall kopplade till företagets värdekedja i tidigare och senare led punkt 36	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				109
ESRS S3-1 Människorättsåtaganden punkt 16	Indikator nr 9 tabell 3 i bilaga I och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS S3-1 Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter, ILO:s principer eller OECD:s riktlinjer punkt 17	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Ej väsentlig
ESRS S3-4 Människorättsfrågor och människorättsincidenter punkt 36	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS S4-1 Policyer för konsumenter och slutanvändare punkt 16	Indikator nr 9 tabell 3 och indikator nr 11 tabell 1 i bilaga I				109
ESRS S4-1 Underlåtenhet att iaktta FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter och OECD:s riktlinjer punkt 17	Indikator nr 10 tabell 1 i bilaga I		Bilaga II till delegerad förordning (EU) 2020/1816, artikel 12.1 i delegerad förordning (EU) 2020/1818		Ej väsentlig
ESRS S4-4 Människorättsfrågor och människorättsincidenter punkt 35	Indikator nr 14 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS G1-1 FN:s konvention mot korruption punkt 10 b	Indikator nr 15 tabell 3 i bilaga I				112
ESRS G1-1 Skydd för visselblåsare punkt 10 d	Indikator nr 6 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig
ESRS G1-4 Böter för brott mot lagar mot korruption och mutor punkt 24 a	Indikator nr 17 tabell 3 i bilaga I		Delegerad förordning (EU) 2020/1816, bilaga II		Ej väsentlig
ESRS G1-4 Standarder för bekämpning av korruption och mutor punkt 24 b	Indikator nr 16 tabell 3 i bilaga I				Ej väsentlig

## IRO-2 ESRS-index

Allmänna upplysningar	Sida
<b>ESRS 2</b>	
BP-1 Allmän grund för upprättande	58
BP-2 Upplysningar med avseende på särskilda omständigheter	59
GOV-1 Förvaltnings- lednings- och tillsynsorganens roll	60
GOV-2 Information som lämnas till och hållbarhetsfrågor som behandlas av företagets förvaltnings- lednings- och tillsynsorgan	62
GOV-3 Integration av hållbarhetsrelaterade resultat i incitamentssystem	62
GOV-4 Förklaring om tillbörlig aktsamhet	62
GOV-5 Riskhantering och intern kontroll över hållbarhetsrapportering	63
SBM-1 Strategi, affärsmodell och värdekedja	63-67
SBM-2 Intressenters intressen och synpunkter	68-69
SBM-3 Väsentliga inverknings, risker och möjligheter och deras förhållande till strategi och affärsmodell	70-73
IRO-1 Beskrivning av arbetsgången för att fastställa och bedöma väsentliga inverknings, risker och möjligheter	74-76
E1 IRO 1 Identifiering och bedömning av klimatrelaterade påverkan, risker och möjligheter	77-79
IRO-2 Upplysningskrav i ESRS standarder som omfattas av företagets hållbarhetsrapport	79, 118
<b>Miljömässiga upplysningar</b>	<b>Sida</b>
<b>ESRS E1 Klimatförändringar</b>	
E1-1 Omställningsplan för begränsning av klimatförändringar	82
E1-2 Policyer	82
E1-3 Åtgärder och resurser	82-83
E1-4 Mål och utfall	83
E1-5 Energianvändning och energimix	83-84
E1-6 Växthusgasutsläpp	84-87
<b>ESRS E2 Föroreningar</b>	Ej väsentligt
<b>ESRS E3 Vatten och marina resurser</b>	Ej väsentligt
<b>ESRS E4 Biologisk mångfald och ekosystem</b>	Ej väsentligt
<b>ESRS E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi</b>	
E5-1 Policyer	89
E5-2 Åtgärder och resurser	89
E5-3 Mål och utfall	89
E5-4 Resursinflöden	89-90
E5-5 Resursutflöden	90

Information om samhällsansvar	Sida
<b>ESRS S1 Egen arbetskraft</b>	
S1-1 Policyer	98-99
S1-2 Processer för att engagera egna arbetstagare	99-100
S1-3 Processer för att åtgärda negativa effekter	100
S1-4 Åtgärder och resurser	101
S1-5 Mål och utfall	102
S1-6 Uppgifter om företagets anställda	102-103
S1-14 Mått på hälsa och säkerhet	104
S1-17 Incidenter, klagomål och allvarliga människorättspåverkan	104
<b>ESRS S2 Arbetstagare i värdekedjan</b>	
ESRS 2 BP-2 §17	59
S2-1 Policyer	106
S2-2 Processer för att engagera arbetstagare i värdekedjan	106-107
S2-3 Processer för att åtgärda negativa effekter	106-107
S2-4 Åtgärder och resurser	107
S2-5 Mål och utfall	107
<b>ESRS S3 Påverkade samhällen</b>	Ej väsentligt
<b>ESRS S4 Konsumenter och slutanvändare</b>	
ESRS 2 BP-2 §17	59
S4-1 Policyer	109
S4-2 Processer för att engagera konsumenter och slutanvändare	109
S4-3 Processer för att åtgärda negativa effekter	109
S4-4 Åtgärder och resurser	109
S4-5 Mål och utfall	109
<b>Information om bolagsstyrning</b>	<b>Sida</b>
<b>ESRS G1 Ansvarsfullt företagande</b>	
G1-1 Policyer för ansvarsfullt företagande och företagskultur	112
G1-2 Relationer med leverantörer	113
<b>Bilagor</b>	<b>Sida</b>
ESRS tillägg B	114-117



# Finansiella rapporter och noter

- ▶ Finansiella rapporter, koncernen  
122-126
- ▶ Noter till koncernens finansiella rapporter  
127-150
- ▶ Finansiella rapporter, moderföretaget  
151-155
- ▶ Noter till moderföretagets finansiella rapporter  
156-162
- ▶ Styrelsens underskrifter  
163
- ▶ Revisionsberättelse  
164-167
- ▶ Granskningsberättelse av hållbarhetsrapport  
168-169
- ▶ Definitioner och nyckeltal  
170



# Rapport över koncernens resultat och totalresultat

Belopp i Mkr	Not	2025	2024
Nettoomsättning	4	89 630	92 300
Övriga rörelseintäkter	5	665	803
		90 295	93 103
Handelsvaror		-72 888	-74 553
Övriga externa kostnader	7, 8	-4 283	-4 827
Personalkostnader	6	-8 530	-8 828
Resultat från andelar i operationella intresseföretag	15	77	47
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	13, 14	-4 319	-4 654
Övriga rörelsekostnader		-487	-343
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-135</b>	<b>-55</b>
Resultat från andelar i intresseföretag	15	20	13
Finansiella intäkter	9, 11	35	142
Finansiella kostnader	10, 11	-1 209	-1 540
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-1 289</b>	<b>-1 440</b>
Skatt	12	146	283
<b>Årets resultat</b>		<b>-1 143</b>	<b>-1 157</b>
<b>Årets resultat hänförligt till:</b>			
Moderföretagets aktieägare		-1 159	-1 175
Innehav utan bestämmande inflytande		16	18
<b>Årets resultat</b>		<b>-1 143</b>	<b>-1 157</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som ej kommer att klassificeras till periodens resultat</i>			
Omräkning av avsättningar för pensioner, netto efter skatt		16	10
<i>Poster som senare kan klassificeras till periodens resultat</i>			
Kassafördessäkringar		-37	68
Omräkningsdifferenser		-130	20
Omräkningsdifferenser och kassafördessäkringar som omförts till periodens resultat		5	0
<b>Årets totalresultat</b>		<b>-1 289</b>	<b>-1 059</b>
<b>Årets totalresultat hänförligt till:</b>			
Moderföretags aktieägare		-1 302	-1 077
Innehav utan bestämmande inflytande		13	18
<b>Årets totalresultat</b>		<b>-1 289</b>	<b>-1 059</b>

# Koncernens balansräkning

Belopp i Mkr	Not	2025-12-31	2024-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
	13		
Immateriella rättigheter		123	144
Kundrelationer		631	883
Goodwill		3 178	3 261
		3 932	4 288
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
	14		
Byggnader och mark		635	1 515
Nedlagda kostnader på annans fastighet		1 134	1 010
Inventarier, verktyg och installationer		1 219	1 351
Leasingfordon		9 574	11 596
Nyttjanderättstillgångar		11 937	11 780
Pågående nyanläggningar		135	164
		24 634	27 416
Andelar i intresseföretag	15	425	347
Andra långfristiga värdepappersinnehav	16	3	20
Uppskjutna skattefordringar	12	1 009	912
Övriga långfristiga fordringar	17	354	19
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>30 357</b>	<b>33 002</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Varulager</b>			
	18		
Handelsvaror		12 089	14 470
Varor på väg		1 529	2 689
		13 618	17 159
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
	19		
Kundfordringar		2 650	3 733
Fordringar hos koncernföretag		1	1
Fordringar hos intresseföretag		9	2
Skattefordran		146	152
Övriga kortfristiga fordringar		1 019	913
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	20	722	1 082
		4 547	5 883
<b>Likvida medel</b>	21	494	865
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>18 659</b>	<b>23 907</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>49 016</b>	<b>56 909</b>

# Koncernens balansräkning

Belopp i Mkr	Not	2025-12-31	2024-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<i><b>Eget kapital</b></i>			
Aktiekapital		3	3
Övrigt tillskjutet kapital		4 100	4 100
Reserver		-40	118
Balanserat resultat inkl årets resultat		1 954	3 098
<b>Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare</b>		<b>6 017</b>	<b>7 319</b>
Innehav utan bestämmande inflytande		113	104
<b>Summa eget kapital</b>		<b>6 130</b>	<b>7 423</b>
<i><b>Långfristiga skulder</b></i>			
Avsättningar för pensioner	22	160	191
Uppskjutna skatteskulder	12	226	326
Obligationslån	29	0	996
Övriga skulder till kreditinstitut	29	490	1 062
Leasingskulder	29	10 497	10 009
Övriga långfristiga skulder	23	4 568	5 530
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>15 941</b>	<b>18 114</b>
<i><b>Kortfristiga skulder</b></i>			
Checkräkningskrediter	29	2 118	1 816
Skulder till kreditinstitut	29	2 762	3 924
Obligationslån	29	999	0
Leasingskulder	29	1 864	1 872
Leverantörsskulder		4 545	6 787
Skulder till koncernföretag		126	14
Skulder till intresseföretag		3	0
Skatteskulder		24	7
Övriga kortfristiga skulder	23	12 023	14 224
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	24	2 481	2 728
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>26 945</b>	<b>31 372</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>49 016</b>	<b>56 909</b>

# Koncernens rapport över förändringar i eget kapital

Belopp i Mkr	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Reserver	Balanserat resultat inkl årets resultat	Summa	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
<b>Ingående eget kapital 2024-01-01</b>	<b>3</b>	<b>4 100</b>	<b>29</b>	<b>4 263</b>	<b>8 395</b>	<b>95</b>	<b>8 490</b>
Årets resultat				-1 175	-1 175	18	-1 157
Årets förändring omräkningsreserv			21		21	0	21
Kassaflödessäkringar			68		68		68
Omvärdering av avsättningar för pensioner				10	10		10
Övrigt totalresultat för året			89	10	99	0	99
<i>Transaktioner med ägare</i>							
Utdelning till ägare utan bestämmande inflytande						-9	-9
<b>Utgående eget kapital 2024-12-31</b>	<b>3</b>	<b>4 100</b>	<b>118</b>	<b>3 098</b>	<b>7 319</b>	<b>104</b>	<b>7 423</b>
Årets resultat				-1 159	-1 159	16	-1 143
Årets förändring omräkningsreserv			-127		-127	-3	-130
Kassaflödessäkringar			-37		-37		-37
Omräkningsdifferenser och kassaflödessäkringar som omförts till periodens resultat			5		5		5
Omvärdering av avsättningar för pensioner				16	16		16
Övrigt totalresultat för året			-159	16	-143	-3	-146
<i>Transaktioner med ägare</i>							
Utdelning till ägare utan bestämmande inflytande						-4	-4
<b>Utgående eget kapital 2025-12-31</b>	<b>3</b>	<b>4 100</b>	<b>-40</b>	<b>1 954</b>	<b>6 017</b>	<b>113</b>	<b>6 130</b>

# Koncernens kassaflödesanalys

Belopp i Mkr	Not	2025	2024
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		-1 289	-1 440
Ej kassaflödespåverkande poster	27	4 114	4 239
Betald skatt		-68	-468
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>2 757</b>	<b>2 331</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning (-)/minskning (+) av varulager		2 867	1 192
Ökning (-)/minskning (+) av rörelsefordringar		1 004	882
Ökning (+)/minskning (-) av rörelseskulder		-4 609	-2 379
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>2 019</b>	<b>2 026</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av dotterföretag	28	0	-427
Utdelning från intresseföretag		12	12
Utdelning till ägare utan bestämmande inflytande		-4	-9
Avyttring av dotterföretag		125	530
Avyttring av intresseföretag		7	0
Förvärv av immateriella och materiella anläggningstillgångar		-896	-1 044
Avyttring av materiella anläggningstillgångar		1 007	23
Förvärv av leasingfordon		-4 542	-5 307
Avyttring av leasingfordon		4 605	4 560
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		15	1 141
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>329</b>	<b>-521</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
	27		
Upptagna lån		0	248
Amortering av låneskulder		-1 488	-561
Nettoförändring av checkkredit och liknande krediter		485	86
Amortering av leasingskulder		-1 667	-1 602
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-2 670</b>	<b>-1 829</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-322</b>	<b>-324</b>
Likvida medel vid årets början		865	1 151
Kursdifferens i likvida medel		-49	38
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	21	<b>494</b>	<b>865</b>

# Noter till koncernens finansiella rapporter

Belopp i Mkr om inget annat anges.

## Not 1 Väsentliga redovisningsprinciper

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) sådana de antagits av EU. Dessutom har RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner tillämpats, utgivna av Rådet för finansiell rapportering. Tillgångar och skulder har värderats till historiska anskaffningsvärden förutom vissa finansiella tillgångar som kan säljas samt finansiella tillgångar och skulder vilka värderas till verkligt värde via resultaträkningen.

Att upprätta rapporter i överensstämmelse med IFRS kräver användning av en del viktiga uppskattningar för redovisningsändamål. Vidare krävs att ledningen gör vissa bedömningar vid tillämpningen av koncernens redovisningsprinciper. De områden som innefattar en hög grad av bedömning, som är komplexa eller sådana områden där antaganden och uppskattningar är av väsentlig betydelse för koncernredovisningen anges i not 3.

### Ändrade redovisningsstandarder som tillämpas av koncernen 2025

Inga standarder, ändringar och tolkningar som träder i kraft för det räkenskapsår som börjar 1 januari 2025 har haft en väsentlig inverkan på koncernens finansiella rapporter.

### Nya och ändrade redovisningsstandarder som ännu inte trätt i kraft

IASB har utfärdat nya standarder samt flera tillägg till befintliga standarder, vilka har godkänts av EU och träder i kraft efter den 1 januari 2026. Dessa ändringar bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på de finansiella rapporterna förutom nedan.

IFRS 18 behandlar presentation och upplysningar i finansiella rapporter och ska tillämpas för räkenskapsår som inleds den 1 januari 2027 eller senare. Standarden ersätter IAS 1, Utformning av finansiella rapporter, och inför nya krav som syftar till att uppnå en ökad jämförbarhet för liknande företag och ge användarna mer relevant information och transparens. De nya kraven innebär bland annat att samtliga intäkt- och kostnadsposter ska klassificeras utifrån tre huvudkategorier: rörelse, investering eller finansiering. IFRS 18 inför även obligatoriska delsummeringar och utökade upplysningskrav avseende vissa resultatmått, så kallade "Management-defined performance measures" (MPM). Ledningen analyserar för närvarande de fullständiga konsekvenserna av att tillämpa IFRS 18 i koncernens finansiella rapportering.

### Koncernredovisning

Koncernbokslutet har upprättats i enlighet med de principer som beskrivits i IFRS 10, Koncernredovisning. Bokslutet omfattar moderföretaget Hedin Mobility Group AB och samtliga företag i vilka moderföretag direkt eller indirekt innehar mer än 50% av röstetalet eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Koncernen har ett bestämmande inflytande över ett företag när den exponeras

för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt innehav i företaget och kan påverka avkastningen genom sitt bestämmande inflytande över företaget. Företag inkluderas i koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet överförs till koncernen. De exkluderas ur koncernredovisningen från och med den dag då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna transaktioner, balansposter samt orealiserade vinster och förluster på transaktioner mellan koncernföretag elimineras. Koncernen tillämpar IFRS 10 för sale-and-leasebacktransaktioner vid avyttring av dotterbolag som i allt väsentligt äger och förvaltar fastigheter där koncernen fortsatt hyr och brukar fastigheten efter avyttringen. Detta innebär att reavinst/förlust redovisas i sin helhet vid avyttringen.

### Förvärvsmetoden

Förvärvsmetoden används för redovisning av koncernens rörelseförvärv. Köpeskillingen för förvärvet av ett dotterföretag utgörs av verkligt värde på överlåtna tillgångar och skulder. I köpeskillingen ingår även verkligt värde på alla tillgångar eller skulder som är följd av en överenskommelse om villkorad köpeskillning. Efterföljande ändringar av verkligt värde av en villkorad köpeskillning som klassificerats som en tillgång eller skuld redovisas antingen i resultaträkningen eller i övrigt totalresultat. Villkorad köpeskillning som klassificeras som eget kapital omvärderas inte och efterföljande reglering redovisas i eget kapital. Om köpeskillingen överstiger verkligt värde på identifierbara förvärvade nettotillgångar redovisas skillnaden som goodwill. Om beloppet understiger verkligt värde för de förvärvade nettotillgångarna, i händelse av ett förvärv till lågt pris, redovisas mellanskillnaden direkt i resultaträkningen. Förvärvsrelaterade kostnader kostnadsförs när de uppstår.

### Förändringar i ägarandel i ett dotterföretag utan förändring av bestämmande inflytande

Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande som inte leder till förlust av kontroll redovisas som eget kapitaltransaktioner, dvs som transaktioner med ägarna i deras roll som ägare. En förändring i ägarandel redovisas genom en justering av de redovisade värdena för innehaven med och utan bestämmande inflytande så att de återspeglar förändringarna i deras relativa innehav i dotterföretaget. Vid förvärv från innehavare utan bestämmande inflytande redovisas skillnaden mellan verkligt värde på erlagd köpeskillning och den faktiska förvärvade andelen av det redovisade värdet på dotterföretagets nettotillgångar i eget kapital.

### Intresseföretag

Intresseföretag är alla de företag där koncernen har ett betydande men inte bestämmande inflytande, vilket i regel gäller för aktieinnehav som omfattar mellan 20% och 50% av rösterna. Innehav i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Vid tillämpning av kapitalandelsmetoden värderas investeringen inledningsvis till anskaffningsvärde och det redovisade värdet ökas eller minskas därefter för att beakta koncernens andel av intresseföretagets vinst eller förlust efter förvärvstidpunkten. Koncernens redovisade värde

på innehav i intresseföretag inkluderar goodwill som identifieras vid förvärvet. Koncernens andel av resultat som uppkommit efter förvärvet redovisas i resultaträkningen och dess andel av förändringar i övrigt totalresultat efter förvärvet redovisas i övrigt totalresultat med motsvarande ändring av innehavets redovisade värde. I koncernens resultaträkning delas intresseföretag upp på strategiska innehav och övriga innehav där strategiska innehav redovisas som "Resultat från andelar i intresseföretag" inom finansnettot och övriga innehav redovisas som "Resultat från andelar i operationella intresseföretag" inom rörelseresultatet. När koncernens andel i ett intresseföretags förluster uppgår till eller överstiger dess innehav i intresseföretaget, inklusive eventuella fordringar utan säkerhet, redovisar koncernen inte ytterligare förluster, om inte koncernen har påtagit sig legala eller informella förpliktelser eller gjort betalningar för intresseföretagets räkning.

### Omräkning av utländsk valuta

Moderföretagets funktionella valuta är svenska kronor som även utgör rapporteringsvaluta för moderföretaget och koncernen. Resultatposter omräknas till genomsnittlig valutakurs. Omräkningsdifferenser som uppstår förs direkt till eget kapital och redovisas i övrigt totalresultat.

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan enligt de valutakurser som gäller på transaktionsdagen eller den dag då posterna omvärderas. Valutakursvinster och -förluster som uppkommer vid betalning av sådana transaktioner och vid omräkning av monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta till balansdagens kurs, redovisas i resultaträkningen.

Valutakursvinster och -förluster som hänför sig till lån och likvida medel redovisas i resultaträkningen som finansiella intäkter eller kostnader. Lån som hänför sig till förvärv av utländska dotterföretag i samma valuta, redovisas enligt principerna för valutasäkring. Dessa valutakursdifferenser redovisas mot omräkningsdifferenserna som uppstår vid omräkning av dotterföretagen, och förs direkt mot eget kapital och redovisas i övrigt totalresultat. Alla övriga valutakursvinster och -förluster redovisas i rörelseresultatet.

### Immateriella anläggningstillgångar

#### Goodwill

Goodwill som uppstår vid rörelseförvärv ingår i immateriella tillgångar. Goodwill skrivs inte av, utan nedskrivningsprövas årligen eller oftare om händelser eller ändringar i förhållanden indikerar en möjlig värdeminskning. Goodwill redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade nedskrivningar. Vid försäljning av en enhet ingår det redovisade värdet på goodwill i den uppkomna vinsten/förlusten.

I syfte att pröva nedskrivningsbehov, fördelas goodwill som förvärvats i ett rörelseförvärv till kassagenererande enheter eller grupper av kassagenererande enheter som förväntas bli gynnade av synergier från förvärvet. Varje enhet eller grupp av enheter som goodwill har fördelats till motsvarar den lägsta nivå i koncernen på vilken goodwillen i fråga övervakas i den interna styrningen.

#### Kundrelationer

Kundrelationer som uppstår vid rörelseförvärv redovisas till verkligt värde. Anskaffningsvärdet beräknas genom kassaflödesvärdering vid förvärvstillfället.

#### Immateriella rättigheter

Immateriella rättigheter består huvudsakligen av investering och utveckling av IT-system, programvaror och licenser. Kostnader för underhåll av programvara kostnadsförs när de uppstår. Kostnader för utveckling av programvara och förbättrade verksamhetssystem redovisas som en tillgång om den är tekniskt användbar och det finns tillräckliga resurser att fullfölja utvecklingen och därefter använda den. Anskaffningsvärdet för programvara som förvärvats via rörelseförvärv redovisas till verkligt värde vid förvärvstidpunkten. Avskrivningar på immateriella anläggningstillgångar, för att fördela deras anskaffningsvärde eller omvärderat belopp ner till det beräknade restvärdet över den beräknade nyttjandeperioden, görs linjärt enligt följande:

Kundrelationer	7 år
Immateriella rättigheter	3 - 5 år

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för avskrivningar. I anskaffningsvärdet ingår utgifter som direkt kan hänföras till förvärvet av tillgången. Tillkommande utgifter läggs till tillgångens redovisade värde eller redovisas som en separat tillgång, beroende på vilket som är lämpligt, endast då det är sannolikt att de framtida ekonomiska förmåner som är förknippade med tillgången kommer att komma koncernen tillgodo och tillgångens anskaffningsvärde kan mätas på ett tillförlitligt sätt. Redovisat värde för den ersatta delen tas bort från balansräkningen. Alla andra former av reparationer och underhåll redovisas som kostnader i resultaträkningen under den period de uppkommer.

Avskrivningar på tillgångar, för att fördela deras anskaffningsvärde eller omvärderat belopp ner till det beräknade restvärdet över den beräknade nyttjandeperioden, görs linjärt enligt följande:

Byggnader	20 - 50 år
Nedlagda kostnader på annans fastighet	10 - 20 år
Maskiner	5 - 10 år
Inventarier, installationer och utrustning	3 - 5 år

Tillgångarnas restvärden och nyttjandeperiod prövas vid varje rapportperiods slut och justeras vid behov. En tillgångs redovisade värde skrivs omgående ner till dess återvinningsvärde om tillgångens redovisade värde överstiger dess bedömda återvinningsvärde. Vinster och förluster vid avyttring fastställs genom en jämförelse mellan försäljningsintäkten och det redovisade värdet och redovisas i övriga rörelseintäkter eller övriga rörelsekostnader i resultaträkningen.

### Leasingfordon

Tillgångar som hyrs ut enligt operationella leasingavtal redovisas som materiella anläggningstillgångar. Dessa tillgångar består av sålda bilar kombinerade med åtagande om framtida återköp till ett garanterat restvärde. Avskrivning sker till garanterat restvärde under nyttjandeperioden, vanligtvis 3 år.

### Nedskrivning av icke-finansiella tillgångar

Immateriella tillgångar som har en obestämd nyttjandeperiod eller immateriella tillgångar som inte är färdiga för användning, skrivs inte av utan prövas årligen avseende eventuellt nedskrivningsbehov. Tillgångar som skrivs av bedöms med avseende på värdenedgång närhelst händelser eller förändringar i förhållanden

indikerar att det redovisade värdet kanske inte är återvinningsbart. En nedskrivning görs med det belopp varmed tillgångens redovisade värde överstiger dess återvinningsvärde.

Återvinningsvärdet är det högre av tillgångens verkliga värde minskat med försäljningskostnader och dess nyttjandevärde. Vid bedömning av nedskrivningsbehov grupperas tillgångar på de lägsta nivåer där det finns i allt väsentligt oberoende kassaflöden (kassagenererande enheter). För tillgångar (andra än goodwill) som tidigare har skrivits ner görs per varje balansdag en prövning av om återföring bör göras.

## Finansiella instrument

### Klassificering

Finansiella instrument fördelas i följande kategorier i enlighet med IFRS 9; upplupet anskaffningsvärde och verkligt värde via resultaträkningen. Klassificeringen baseras på karaktären av tillgångens kassaflöden och på den affärsmodell tillgången omfattas av.

### Värdering av finansiella instrument

Verkligt värde definieras som det pris som skulle erhållas vid en försäljning av en tillgång eller den ersättning som skulle erläggas för att överföra en skuld i en normal transaktion mellan marknadsaktörer vid värderingsdatumet. Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden, där eventuella premier eller rabatter och direkt hänförliga kostnader och intäkter aktiveras under kontraktperioden. Värdering av finansiella instrument till verkligt värde fastställs i normalfallet utifrån gällande allmänt vedertagna marknadsnoteringar genom att estimeras framtida kassaflöden via relevant forwardkurva och diskonteras med relevant diskonteringskurva för respektive derivat och valuta. Finansiella instrument är indelade i tre olika nivåer beroende på vilken information som finns från marknaden för verklig värdevärdering:

**Nivå 1:** Instrument värderas baserat på noterade ojusterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar eller skulder som enheten kan komma åt vid värderingsdatumet.

**Nivå 2:** Instrument värderas baserat på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt, såsom prisnoteringar eller indirekt, såsom härledda från prisnoteringar.

**Nivå 3:** Instrument värderas baserat på ej observerbara data för tillgången eller skulden.

### Finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde

Räntebärande tillgångar (skuldinstrument) som innehas med syftet att inkassera avtalsenliga kassaflöden och där dessa kassaflöden endast består av kapitalbelopp och ränta värderas till upplupet anskaffningsvärde. Det redovisade värdet av dessa tillgångar justeras med eventuella förväntade kreditförluster som redovisats (se stycke nedskrivning nedan). Ränteintäkter från dessa finansiella tillgångar redovisas med effektivräntemetoden och redovisas som finansiella intäkter. Koncernens finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde utgörs av fordringar hos koncernföretag, kundfordringar och andra fordringar och likvida medel.

### Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde

Koncernens övriga finansiella skulder klassificeras som värderade till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden. Finansiella skulder till upplupet anskaffnings-

värde består av upplåning, lån från koncernföretag, leverantörsskulder, skuld avseende lagerfinansiering av fordon och skulder till koncernföretag. Upplåning redovisas inledningsvis till verkligt värde, netto efter transaktionskostnader. Upplåning redovisas därefter till upplupet anskaffningsvärde och eventuell skillnad mellan erhållt belopp (netto efter transaktionskostnader) och återbetalningsbeloppet redovisas i rapporten över totalresultat fördelat över låneperioden, med tillämpning av effektivräntemetoden. Upplåning klassificeras som kortfristig i balansräkningen om företaget inte har en ovillkorad rättighet att senarelägga skuldens reglering i minst tolv månader efter rapportperioden. Lämnade utdelningar redovisas som skuld efter det att bolagsstämman godkänt utdelningen. Leverantörsskulder och andra rörelseskulder har kort förväntad löptid och värderas utan diskontering till nominella belopp.

### Skuld för lagerfinansiering av fordon

Arrangemang för lagerfinansiering av fordon tillhandahålls av generalagenter, tillverkarkopplade finansbolag och tredjepartslångivare, och används för att finansiera inköp av nya och begagnade bilar avsedda för vidareförsäljning. Dessa finansieringsarrangemang är generellt:

- ej bindande kreditfaciliteter med årlig förnyelse,
- avsedda för specifika, separat identifierbara fordon som innehas som lager,
- med en löptid upp till 360 dagar, samt
- koncernen är normalt skyldig att återbetala utestående belopp vid den tidigare av försäljningen av de fordon som finansierats under faciliteterna eller det avtalsmässiga förfalldatumet.

Betalningsvillkoren varierar beroende på fordonstyp.

För nya fordon krävs normalt ingen förskotts betalning, och fordonet kan finansieras i upp till 360 dagar (i normalfallet 180-270 dagar). För begagnade fordon är det effektiva belåningsvärdet (loan-to-value) cirka 80-90%, vilket baseras på tredjepartsvärdering. Eftersom begagnade fordon minskar i värde kan periodiska delbetalningar krävas.

Varje avtal som ingås har unika villkor och för att avgöra om ett nytt eller förnyat arrangemang ska klassificeras som leverantörsskulder och övriga skulder, snarare än som en komponent av koncernens nettoskuld inom upplåning, krävs en betydande bedömning från ledningens sida. Koncernen har i dagsläget enbart avtal som redovisas under leverantörsskulder och övriga skulder. Konsignationsfordonsskulder redovisas för alla fordon som erkänns som lager för konsignationsfordon, vilket huvudsakligen avser fordon där koncernen är både importör och återförsäljare. Konsignationsfordon där koncernen har en rättighet att returnera fordonet redovisas inte som lager förrän vid förvärvstidpunkten.

### Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen

Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen utgörs av långfristiga värdepappersinnehav och av villkorad tilläggsköpeskilling. Finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen redovisas även i efterföljande perioder till verkligt värde och värdeförändringen redovisas i årets resultat. Skulder i denna kategori klassificeras som kortfristiga skulder om de förfaller inom 12 månader från balansdagen. Om de förfaller senare än 12 månader från balansdagen klassificeras de som långfristiga skulder.

### Derivatinstrument

Finansiella derivatinstrument innehas enbart för att hantera de finansiella risker som koncernen är exponerad för i form av kassaflödessäkringar. Valutaterminskontrakt används för att reducera valutarisken vad gäller de förväntade framtida kassaflödena från försäljning och inköp i utländsk valuta. Samtliga valutasäkringsderivat som ingår i säkringsredovisning värderas till sina respektive verkliga värden i övrigt totalresultat. Ackumulerade värdeförändringar från kassaflödessäkringar återförs från eget kapital till resultaträkningen samtidigt som den säkrade posten påverkar resultatet.

### Säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet.

Lån som hänför sig till förvärv av utländska dotterföretag i samma valuta, redovisas enligt principerna för valutasäkring. Dessa valutakursdifferenser redovisas mot omräkningsdifferenserna som uppstår vid omräkning av dotterföretagen, och förs direkt mot eget kapital och redovisas i övrigt totalresultat. Ackumulerade värdeförändringar från säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet återförs från eget kapital till resultatet när utlandsverksamheten avyttras helt eller delvis.

### Nedskrivningsprövning av finansiella tillgångar

Koncernen bedömer vid varje rapporttillfälle de framtida förväntade kreditförluster som är kopplade till tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde baserat på framåtriktad information. Koncernens finansiella tillgångar för vilka förväntade kreditförluster bedöms utgöra i allt väsentligt av kundfordringar. Koncernens reserveringsmetod baseras på om det skett en väsentlig förändring i kreditrisk eller inte. Koncernen redovisar en kreditreserv för sådana förväntade kreditförluster vid varje rapporteringsdatum. För koncernens finansiella tillgångar, i allt väsentligt kundfordringar, tillämpar koncernen den förenklade ansatsen för kreditreservering, det vill säga, reserven kommer att motsvara den förväntade förlusten över hela kundfordringens livslängd. För att mäta de förväntade kreditförlusterna har kundfordringar grupperats baserat på fördelade kreditriskegenskaper och förfallna dagar. Koncernen använder sig utav framåtblickande variabler för förväntade kreditförluster.

### Varulager

Varulagret redovisas till det lägsta av anskaffningsvärdet och nettoförsäljningsvärdet. Anskaffningsvärdet fastställs med användning av först in, först ut-metoden (FIFU). Nettoförsäljningsvärdet är det uppskattade försäljningspriset i den löpande verksamheten, med avdrag för tillämpliga rörliga försäljningskostnader. Bedömning av nettoförsäljningsvärdet sker genom en individuell bedömning vad gäller fordonslager. Avseende reservdelslager görs en bedömning av lagret baserat på åldersanalys. Fordon som förvärvats innan leverans slutförts redovisas som varor på väg.

### Aktuell och uppskjuten skatt

Periodens skattekostnad omfattar aktuell och uppskjuten skatt. Skatt redovisas i resultaträkningen, utom när skatten avser poster som redovisas i övrigt totalresultat eller direkt i eget kapital. I sådana fall redovisas även skatten i övrigt totalresultat respektive eget kapital. Den aktuella skattekostnaden beräknas på basis av de skatteregler som på balansdagen är beslutade eller i praktiken beslutade i de länder där moderföretag och dess dotterföretag är verksamma och genererar skattepliktiga intäkter.

Uppskjuten skatt redovisas på alla temporära skillnader som uppkommer mellan det skattemässiga värdet på tillgångar och skulder och dessas redovisade värden i koncernredovisningen. Uppskjuten skattekuld redovisas emellertid inte om den uppstår till följd av första redovisningen av goodwill. Uppskjuten skatt redovisas heller inte om den uppstår till följd av en transaktion som utgör den första redovisningen av en tillgång eller skuld som inte är ett rörelseförvärv och som, vid tidpunkten för transaktionen, varken påverkar redovisat eller skattemässigt resultat. Uppskjuten inkomstskatt beräknas med tillämpning av skattesatser som har beslutats eller aviserats per balansdagen och som förväntas gälla när den berörda uppskjutna skattefordran realiserar eller den uppskjutna skattekulden regleras. Uppskjutna skattefordringar redovisas i den omfattning det är troligt att framtida skattemässiga överskott kommer att finnas tillgängliga, mot vilka de temporära skillnaderna kan utnyttjas.

### Ersättningar till anställda

Planer för ersättningar efter avslutad anställning klassificeras som antingen avgiftsbestämda eller förmånsbestämda. Vid avgiftsbestämda planer betalas fastställda avgifter till ett annat företag, normalt ett försäkringsföretag, och har inte längre någon förpliktelse till den anställde när avgiften är betald. Storleken på den anställdes ersättningar efter avslutad anställning är beroende av de avgifter som har betalats och den kapitalavkastning som avgifterna ger.

Åtagande för förmånsbestämda planer sker genom tryggnad dels genom PRI-systemet och dels genom en försäkring hos Alecta. Förmånsbestämda pensionsåtaganden genom försäkring hos Alecta redovisas som en avgiftsbestämd pensionsplan. Samtliga pensionspremier kostnadsförs under den period de intjänats. Den skuld som redovisas i balansräkningen avseende förmånsbestämda pensionsplaner är nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen vid rapportperiodens slut. Den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen beräknas årligen av oberoende aktuarier med tillämpning av den s.k. projected unit credit method.

Nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen fastställs genom diskontering av uppskattade framtida kassaflöden med användning av räntesatsen för förstklassiga bostadsobligationer som är utfärdade i samma valuta som ersättningarna kommer att betalas i med löptider jämförbara med den aktuella pensionsförpliktelsens. Omvärderingsvinster och -förluster till följd av erfarenhetsbaserade justeringar och förändringar i aktuariella antaganden redovisas i övrigt totalresultat under den period de uppstår. De ingår i balanserad vinst i rapporten över förändringar i eget kapital samt i balansräkningen. Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare perioder redovisas direkt i resultaträkningen.

### Avsättningar

Avsättningar redovisas i balansräkningen när koncernen har en legal eller informell förpliktelse till följd av tidigare händelser och det är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet och beloppet kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Inga avsättningar görs för framtida rörelseförluster.

## Intäktsredovisning

Nettoomsättningen inkluderar i huvudsak intäkter från försäljning av fordon och service. Försäljning av fordon inkluderar försäljning av nya fordon likväl som försäljning av begagnade fordon.

### Fordon till slutanvändare

Kunder kan betala för fordon i samband med försäljningen eller ingå avtal om olika finansieringslösningar såsom avbetalningsköp och finansiell leasing. Finansieringslösningarna förmedlas då till olika finansbolag.

Intäkter redovisas när kontrollen avseende fordonet har överförts till kunden. Tidpunkten för överföring av kontroll avser dag för leverans av fordonet. Värdet av lämnade rabatter samt andra rörliga ersättningar har beaktats som en del av intäktsredovisningen. En bedömning avseende rörliga ersättningar såsom restvärdegarantier görs vid ingången av kontraktet med löpande omvärdering vid varje rapportperiod. Provisioner på överlåtna finansiella tillgångar redovisas löpande under avtalstiden.

I de fall en försäljning av fordon görs i kombination med ett återköpsåtagande och det finns ekonomiskt incitament för kunden att sälja tillbaka fordonet så anses kontrollen inte vara överförd till kunden. Intäkten och kostnaden redovisas då över restvärdeåtagandeperioden i enlighet med operationell leasing. En tillgång, en restvärdeskuld och en förutbetalad leasingintäkt redovisas i balansräkningen. Tillgången skrivs av över kontraktperioden och den förutbetalda leasingintäkten periodiseras över kontraktperioden. Restvärdeskulden förblir oförändrad fram till slutet av kontraktet.

### Serviceområde

Serviceområde inkluderar försäljning av reservdelar, underhållservice, utökad garanti och andra eftermarknadsprodukter. Intäkten redovisas när kontrollen har överförts till kunden vilket normalt sett är när bolaget har utfört service och kostnad för utförandet uppstått så att kunden kan dra nytta av levererad service. För reservdelar redovisas intäkterna vid tidpunkten då de levereras till kunden. För underhållsservice och andra eftermarknadsprodukter redovisas intäkten över kontraktperioden. I de fall en betalning sker i förskott avseende servicekontrakt redovisas en avtalsskuld.

### Fordon, reservdelar och däck till återförsäljare (Distribution)

Försäljning av fordon, reservdelar och däck redovisas till det verkliga värdet av vad som erhållits, eller kommer att erhållas för sålda varor och tjänster efter avdrag för returer, rabatter och mervärdesskatt. Försäljning av fordon sker via finansbolag som erbjuder konsignationslagerfinansiering till kunden. Kunden och finansbolaget har i vissa fall rätt att returnera fordonen. Bedömning görs över hur stor andel av försäljningen som kommer att returneras, varvid denna andel ej intäktsförs.

### Uthyrning

Intäkterna tas upp vid hyrestidens slut när det är möjligt att beräkna inkomsten på ett tillförlitligt sätt och det är sannolikt att de ekonomiska fördelarna kommer att tillfalla bolaget.

## Bonus från leverantörer

Bonus från leverantörer på sålda bilar redovisas som minskad kostnad för handelsvaror.

## Redovisning av statliga bidrag

Bidrag från staten redovisas till verkligt värde då det föreligger en rimlig säkerhet att bidraget kommer att erhållas och att koncernen kommer uppfylla de villkor som är förknippade med bidraget. Statliga bidrag som avser kostnadstäckning periodiseras och intäktsredovisas i resultaträkningen över samma perioder som de kostnader bidragen är avsedda att täcka. Statliga bidrag presenteras som en övrig intäkt i koncernens resultaträkning.

## Leasing

### Koncernen som leasegivare

För leasegivaren kvarstår begreppen finansiell respektive operationell leasing. Leasing där en väsentlig del av riskerna och fördelarna med ägandet behålls av leasegivaren klassificeras som operationell leasing. Betalningar som görs under leasingperioden kostnadsförs i resultaträkningen linjärt över leasingperioden. Finansiell leasing föreligger då de ekonomiska riskerna och fördelarna som är förknippade med ägandet är överförda till leasetagaren.

### Operationella leasingavtal

Vid försäljning av bilar ingår koncernen ibland återköpsavtal, innebärande ett åtagande att köpa tillbaka såld vara till ett på förhand bestämt restvärde. I huvudsak avser detta försäljning av bilar i privatleasing. Avtalen redovisas som operationella leasingavtal i enlighet med koncernens redovisningsprinciper. Dessa fordon redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar (se Not 14 Materiella anläggningstillgångar). Återköpsåtagandet redovisas bland Övriga skulder.

### Koncernen som leasetagare

Koncernen leasar fastigheter, inventarier och fordon. Leasingavtalen redovisas som nyttjanderättstillgångar och en motsvarande leaseguld vid tidpunkten när den leasade tillgången finns tillgänglig för användning i koncernen. Leasingbetalningarna fördelas mellan amortering av denna skuld och finansiell kostnad. Nyttjanderätten skrivs av linjärt över tillgångens nyttjandeperiod vilket i normalfallet överensstämmer med leasingavtalets längd. I de fall bedömning sker att leasingavtalet med stor säkerhet kommer att förlängas kan nyttjandeperioden vara längre än avtalets längd.

Leasingskulden motsvarar diskonterat nuvärde av framtida leasingbetalningar tills dess att avtalet löpt ut. I leasingbetalningen ingår fasta avgifter och variabla leasingavgifter som beror på index. Leasingavtal med kortare löptid än 12 månader, korttidsleasing, samt tillgångar av lågt värde undantas och leasingkostnaden kostnadsförs under Övriga externa kostnader.

## Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod. Det redovisade kassaflödet omfattar endast transaktioner som medfört in- eller utbetalningar. Som likvida medel klassificerar företaget, förutom kassamedel, disponibla tillgodohavanden hos banker och andra kreditinstitut samt kortfristiga likvida placeringar som är noterade på en marknadsplats och har en kortare löptid än tre månader från anskaffningstidpunkten. Spärrade medel klassificeras inte som likvida medel. Förändringar i spärrade medel redovisas i investeringsverksamheten.

## Rörelsesegment

Rapporteringen av rörelsesegment är konsekvent med den interna rapporteringen till den högsta verkställande beslutsfattaren. Högsta verkställande beslutsfattare har definierats som koncernledningen som är ansvarig för fördelning av resurser till rörelsesegmenten och utvärdering av deras prestation och är även den som fattar strategiska beslut.

### Retail

Detaljstförsäljning av nya och begagnade fordon inklusive försäljning av finansierings- och försäkringslösningar redovisas under Retail. Servicemarknad, vilket omfattar service, verkstads-tjänster och verkstadsprodukter samt reservdelar ingår även i detta segment.

### Distribution

Import och distribution av fordon, däck, reservdelar och övriga biltillbehör redovisas under Distribution.

### Segmentsavstämning

Affärsområdet Mobility Solutions, som inbegriper uthyrning av fordon, leasingtjänster samt IT-verksamheten redovisas under segmentsavstämning, tillsammans med moderföretagets koncerngemensamma tjänster.

## Moderföretags redovisningsprinciper

Moderföretag tillämpar RFR2 Redovisning för juridiska personer, och Årsredovisningslagen. Moderföretag tillämpar andra redovisningsprinciper än koncernen i de fall som anges nedan. Resultat- och balansräkningar följer årsredovisningslagens uppställningsform. Rapport över förändring av eget kapital följer koncernens uppställningsform men ska innehålla de kolumner som anges i ÅRL. Vidare innebär det skillnad i benämningar, jämfört med koncernredovisningen, främst avseende finansiella intäkter och kostnader och eget kapital.

Andelar i dotterföretag redovisas till anskaffningsvärde efter avdrag för eventuella nedskrivningar. Koncernbidrag redovisas i resultaträkningen under Bokslutsdispositioner.

Finansiella instrument redovisas till anskaffningsvärde. Alla leasingavtal redovisas som operationella leasingavtal, inklusive första förhöjd förstagångshyra men exklusive utgifter för tjänster som försäkring och underhåll, redovisas som kostnad linjärt över leasingperioden.

RFR 2 tillåter undantag från IFRS 16 Leasingavtal för juridisk person, vilket moderföretag som leasetagare har tillämpat. Leasingavtal rapporteras härmed som operationell leasing.

## Not 2 Finansiell riskhantering

### Finansiella riskfaktorer

Koncernen utsätts genom sin verksamhet för en mängd olika finansiella risker såsom marknadsrisk (valutarisk, ränterisk), kreditrisk och likviditetsrisk. Koncernens övergripande riskhanteringspolicy är att noga följa utvecklingen på de finansiella marknaderna och vidta åtgärder i syfte att minimera potentiella ogynnsamma effekter på koncernen finansiella resultat. Riskhanteringen sköts av centrala funktioner enligt policyer som fastställts av styrelsen. Koncernchefen godkänner de riskhanteringsåtgärder som genomförs enligt policyn i nära samarbete med koncernens finansfunktion och operativa enheter.

### Valutarisk

Koncernen utsätts för valutarisker som uppstår från olika valuta-exponeringar. Valutarisken kan delas in i följande kategorier:

- nettoinvesteringar i utlandsverksamhet (omräkningsrisk)
- försäljning och inköp i utländska valutor (transaktionsrisk).

### Omräkningsrisk

Den främsta omräkningsrisken för koncernen är de valutafluktuationer som uppstår vid omräkning av de utländska dotterföretagens tillgångar och skulder. Nettotillgångarna i utländsk valuta uppgick till 1 759 Mkr (1 367) i EUR, 1 395 Mkr (1 304) i NOK, 649 Mkr (475) i CHF, respektive 101 Mkr (391) i GBP. Omräkning hänförlig till nettoinvesteringar i utlandsverksamhet kan generera en positiv eller negativ omräkningsdifferens som redovisas i eget kapital via övrigt totalresultat. Omräkningsriskerna säkras huvudsakligen genom att matcha skuldernas och tillgångarna valutasammansättning.

### Transaktionsrisk

Inköp sker huvudsakligen i lokal valuta i respektive land. Inom importverksamheten sker inköp i USD och EUR, och viss försäljning i EUR. För att minska effekterna av valutafluktuationer sker säkring av inköp i USD och EUR genom terminskontrakt, baserat på prognosticerat framtida betalningsflöde. Om den svenska kronan hade försvagats/förstärkts med 10% i förhållande till US-dollar med alla andra variabler konstanta, skulle årsresultatet per den 31 december 2025 ha varit 100 Mkr (261) lägre/högre, som en följd av ändrade inköpspriser. Om den svenska kronan hade försvagats/förstärkts med 10% i förhållande till euron, med alla andra variabler konstanta, skulle årsresultatet per den 31 december 2025 ha varit 187 Mkr (196) lägre/högre, som en följd av ändrade inköpspriser.

### Ränterisk i upplåning

Koncernens ränterisk uppstår genom upplåning. Koncernen använder som huvudregel inga derivatinstrument för att justera underliggande räntexponering. Övrig upplåning sker till rörlig ränta i huvudsakligen svenska kronor och euro. Genomsnittlig ränta uppgår till mellan 3,5% - 8,25%. Om räntorna på upplåning i svenska kronor per den 31 december 2025 varit 1 procentenhet högre/lägre med alla andra variabler konstanta, hade den beräknade vinsten efter skatt för räkenskapsåret varit 9 Mkr (13) lägre/högre, huvudsakligen som en effekt av högre/lägre räntekostnader för upplåning med rörlig ränta. Om räntorna på upplåning i euro varit 1 procentenhet högre/lägre med alla andra variabler konstanta, hade den beräknade vinsten efter skatt för räkenskapsåret varit 48 Mkr (49) lägre/högre. Finansiering av bilköp är inte inkluderat i ovan känslighetsanalys.

## Kreditrisk

Kreditrisk hanteras på koncernnivå, med undantag för kreditrisk avseende utestående kundfordringar. Varje koncernföretag ansvarar för att följa upp och analysera kreditrisken för varje ny kund innan standardvillkor för betalning och leverans erbjuds. Kreditrisk uppstår genom likvida medel och tillgodohavanden hos banker och finansinstitut samt kreditexponeringar gentemot kunder inklusive utestående fordringar och avtalade transaktioner. Användning av kreditgränser följs upp regelbundet. Kreditriskerna i kundfordringar finns specificerat i not 19.

## Likviditetsrisk

Kassaflödesprognoser upprättas av koncernens rörelsedrivande företag och aggregeras av koncernens Treasury Director. Koncernens Treasury Director och CFO följer noga rullande prognoser för koncernens likviditetsreserv för att säkerställa att tillräckliga kassamedel finns tillgängliga för den operativa verksamheten. Samtidigt säkerställs att det finns tillräckligt utrymme inom de outnyttjade kreditfaciliteterna för att undvika att koncernen överskrider lånevillkor eller limiter på befintliga lånefaciliteter. Styrelsen och ledningens bedömning är att bolaget kommer att uppfylla kovenanter och säkerställa finansiering baserat på de prognoser och aktiviteter som genomförs.

Tabellen till höger analyserar koncernens finansiella skulder uppdelade efter den tid som på balansdagen återstår fram till den avtalsenliga förfallodagen. De belopp som anges i tabellen är de avtalsenliga, odiskonterade kassaflödena.

## Finansieringsavtal

### Obligationslån

Villkoren för obligationslånet anger de miniminivåer som ska uppnås i händelse av en incurrance event, såsom att uppta ytterligare finansiell skuld, pantsätta ytterligare tillgångar (vilket inte utgör tillåten skuld/säkerhet) eller göra särskilda betalningar, såsom utdelning och andra aktieägarrelaterade betalningar. Nyckeltalen avser nettoskuld i förhållande till EBITDA (skuld-sättningsgrad) och räntetäckningsgrad (ICR). Nyckeltalen uppfylldes inte per den 31 december 2025.

### Banklån

För vissa faciliteter hos kreditinstitut har bolaget avtalat om att uppfylla särskilda finansiella nyckeltal. Dessa inkluderar soliditet (exklusive effekter av IFRS 16), tillgänglig likviditet inklusive tillgängliga belopp under revolverande kreditfaciliteter (minimum likviditet), samt EBITDA. Om kovenanterna inte uppfylls kan faciliteterna i princip sägas upp för återbetalning vid anfordran. Styrelsen övervakar aktivt att bolaget agerar i enlighet med kovenanterna. De relevanta nyckeltalen uppfylldes, eller lättnader beviljades, per den 31 december 2025.

I mars 2026 har bolaget avtalat med dessa kreditinstitut att förlänga kreditfaciliteterna till juni 2027, se not 31 Händelser efter räkenskapsårets utgång.

### 2025 Förfallostruktur Finansiella skulder - Koncernen

	< 1 år	1-2 år	> 2 år
Skuld till koncernföretag	105	0	0
Obligationslån	999	0	0
Skulder till kreditinstitut	2 901	79	480
Checkräkningskredit	2 204	0	0
Leasingskulder	2 072	1 653	12 585
Leverantörsskulder	4 545	0	0
Övriga skulder	7 917	2 400	1 560
Upplupna kostnader	276	0	0
<b>Summa</b>	<b>21 020</b>	<b>4 132</b>	<b>14 625</b>

### 2024 Förfallostruktur Finansiella skulder - Koncernen

	< 1 år	1-2 år	> 2 år
Skuld till koncernföretag	15	0	0
Obligationslån	85	1 043	0
Skulder till kreditinstitut	4 174	783	366
Checkräkningskredit	1 907	0	0
Leasingskulder	2 228	2 172	10 308
Leverantörsskulder	6 787	0	0
Övriga skulder	10 390	2 850	1 954
Upplupna kostnader	358	0	0
<b>Summa</b>	<b>25 944</b>	<b>6 848</b>	<b>12 628</b>

### 2025 Förfallostruktur Finansiella skulder - Moderföretaget

	< 1 år	1-2 år	> 2 år
Skuld till koncernföretag	1 617	0	0
Obligationslån	999	0	0
Skulder till kreditinstitut	1 437	0	0
Checkräkningskredit	60	0	0
Leverantörsskulder	66	0	0
Upplupna kostnader	2	0	0
<b>Summa</b>	<b>4 181</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 2024 Förfallostruktur Finansiella skulder - Moderföretaget

	< 1 år	1-2 år	> 2 år
Skuld till koncernföretag	3 572	0	0
Obligationslån	85	1 043	0
Skulder till kreditinstitut	1 763	0	0
Checkräkningskredit	1 190	0	0
Leverantörsskulder	40	0	0
Upplupna kostnader	2	0	0
<b>Summa</b>	<b>6 651</b>	<b>1 043</b>	<b>0</b>

### Not 3 Uppskattningar och bedömningar

Uppskattningar och bedömningar utvärderas löpande och baseras på historisk erfarenhet och andra faktorer, inklusive förväntningar på framtida händelser som anses rimliga under rådande förhållanden. Koncernen gör uppskattningar och antaganden om framtiden. De uppskattningar för redovisningsändamål som blir följden av dessa kommer, definitionsmässigt, sällan att motsvara det verkliga resultatet. De uppskattningar och antaganden som innebär en betydande risk för väsentliga justeringar i redovisade värden för tillgångar och skulder under nästkommande räkenskapsår behandlas i huvuddrag nedan.

#### Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill

Koncernen undersöker varje år om något nedskrivningsbehov föreligger för goodwill, i enlighet med koncernens redovisningsprinciper. Återvinningsvärden för kassagenererande enheter har fastställts genom beräkning av nyttjandevärde. För dessa beräkningar måste vissa uppskattningar göras (not 13).

#### Återköpsavtal

Försäljning av fordon med återköpsavtal innebär ett åtagande att köpa tillbaka en såld vara till ett på förhand bestämt restvärde. Avtalen medför en restvärdesrisk genom att koncernen i framtiden kan tvingas avyttra begagnade fordon med förlust, om värdeutvecklingen för dessa fordon är sämre än vad som förutsågs vid avtalets ingång. Koncernen bedömer det framtida återköpsåtagandet i förhållande till marknadsvärdet och nedskrivning sker om marknadsvärdet bedöms understiga återköpsåtagandet vid tidpunkten för återköpet. Fordonen redovisas som leasingfordon i Materiella anläggningstillgångar och återköpsåtagandet bland Övriga skulder. Avtalsskulder finns i form av bilar sålda med återköpsavtal, se not 23.

#### Varulager

Värdering av bilar görs till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Nettoförsäljningsvärde fastställs utifrån bedömt försäljningsvärde minskat med försäljningskostnader, se not 18.

### Not 4 Rörelsesegment

#### Nettoomsättningens fördelning <sup>1</sup>

	2025	2024
Retail	81 068	83 869
Distribution	10 776	12 437
Mobility Solutions	1 164	1 722
Eliminering, övrigt	-3 379	-5 728
<b>Summa</b>	<b>89 630</b>	<b>92 300</b>

Per geografisk marknad	Anläggningstillgångar		Nettoomsättning	
	2025	2024	2025	2024
Sverige	13 329	15 413	26 773	26 226
Norge	1 972	1 976	5 971	4 695
Finland	1 158	1 465	9 620	10 433
Storbritannien	1 241	1 443	5 461	5 763
Belgien, Luxemburg	1 383	1 628	8 275	8 605
Nederländerna	3 300	3 493	16 129	19 017
Tyskland	1 357	1 261	4 897	5 315
Schweiz	3 325	3 380	3 880	4 236
Slovakien, Tjeckien, Ungern	1 453	1 479	6 774	6 573
Övriga länder	48	166	1 849	1 437
<b>Summa</b>	<b>28 567</b>	<b>31 704</b>	<b>89 630</b>	<b>92 300</b>

<sup>1</sup> Koncernens omsättning utgörs i huvudsak av försäljning av varor (fordon och reservdelar). Segmenten innehåller inga väsentliga avtalstillgångar eller avtalsskulder relaterade till kundavtal.

Belopp i Mkr	Retail		Distribution		Segmentsavstämning		Koncernen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<b>Nettoomsättning</b>	<b>81 068</b>	<b>83 869</b>	<b>10 776</b>	<b>12 437</b>	<b>-2 214</b>	<b>-4 006</b>	<b>89 630</b>	<b>92 300</b>
EBITDA	1 861	2 152	326	444	2 067	2 226	4 254	4 822
Avskrivningar	-2 308	-2 355	-48	-35	-1 766	-2 013	-4 121	-4 403
<b>Operativt rörelseresultat</b>	<b>-447</b>	<b>-203</b>	<b>278</b>	<b>409</b>	<b>301</b>	<b>212</b>	<b>132</b>	<b>419</b>
<i>Marginal</i>	-0,6%	-0,2%	2,6%	3,3%			0,1%	0,5%
Realisationsvinst					101	317	101	317
Jämförelsestörande poster	-51	-152	-120	-375	0	-13	-171	-540
Avskrivning koncernmässiga övervärden	-197	-251					-197	-251
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-695</b>	<b>-606</b>	<b>158</b>	<b>34</b>	<b>402</b>	<b>516</b>	<b>-135</b>	<b>-55</b>
<i>Rörelsemarginal</i>	-0,9%	-0,7%	1,5%	0,3%			-0,2%	-0,1%
Finansiella intäkter och kostnader							-1 154	-1 385
<b>Resultat före skatt</b>							<b>-1 289</b>	<b>-1 440</b>
Skatt							146	283
<b>Årets resultat</b>							<b>-1 143</b>	<b>-1 157</b>
Investeringar i								
- anläggningstillgångar	822	912	44	42	30	90	896	1 044
- leasingfordon	4 542	5 307					4 542	5 307

**Retail** omfattar detaljistförsäljning av nya och begagnade bilar inklusive försäljning av finansierings- och försäkringslösningar, samt servicemarknad som omfattar service, verkstadstjänster och verkstadsprodukter samt reservdelar.

**Distribution** omfattar import och distribution av fordon, däck, reservdelar och övriga biltillbehör.

**Segmentsavstämning** omfattar Mobility Solutions, IT-verksamheten samt koncerngemensamma funktioner i moderföretaget. Dessutom redovisas effekterna av IFRS 16 under denna post.

**Operativt rörelseresultat** avser rörelseresultat exklusive jämförelsestörande poster och avskrivningar på koncernmässiga övervärden.

## Not 5 Övriga rörelseintäkter

	2025	2024
Hysesintäkter	82	94
Erhållna bidrag	5	10
Valutakursdifferenser	432	320
Vinst vid försäljning av anläggningstillgångar	146	379
<b>Summa</b>	<b>665</b>	<b>803</b>

Koncernen tillämpar IFRS 10 för sale-and-leasebacktransaktioner vid avyttring av dotterbolag som i allt väsentligt äger och förvaltar fastigheter där koncernen fortsatt hyr och brukar fastigheten efter avyttringen. Detta innebär att reavinst redovisas i sin helhet vid avyttringen. Under 2025 har inga sale and leaseback-transaktioner skett.

## Not 6 Anställda och personalkostnader

Medelantalet anställda	2025	Varav män	2024	Varav män
Sverige	3 067	83%	3 243	83%
Norge	582	83%	507	83%
Finland	1 043	85%	1 044	85%
Storbritannien	736	77%	796	75%
Belgien	717	86%	746	85%
Luxemburg	26	96%	26	96%
Nederländerna	2 058	88%	2 048	88%
Tyskland	1 239	80%	1 325	80%
Schweiz	439	81%	435	82%
Slovakien	842	80%	901	82%
Tjeckien	176	85%	176	86%
Ungern	104	72%	103	74%
Danmark	122	73%	74	77%
USA	7	43%	10	50%
<b>Koncernen totalt</b>	<b>11 158</b>	<b>83%</b>	<b>11 434</b>	<b>83%</b>

Löner, andra ersättningar och sociala kostnader	2025	2024
Styrelse, VD och andra ledande befattningshavare	56	68
(varav <i>tantiem</i> )	(6)	(9)
Övriga anställda	5 780	6 176
<b>Summa löner och andra ersättningar</b>	<b>5 835</b>	<b>6 244</b>
Sociala kostnader	899	1 112
Pensionskostnader	352	371
<b>Summa löner, andra ersättningar och sociala kostnader</b>	<b>7 086</b>	<b>7 727</b>

Ledande befattningshavare uppgår till 22 (29) personer. Moderföretagets VD, Anders Hedin, samt styrelseledamoten Hampus Hedin är anställda i Hedin Group AB. Arvode till styrelseledamöter utgår ej. Ej anställda styrelseledamöter fakturerar för de tjänster den utför.

## Not 7 Ersättningar till revisorer

	2025	2024
<i>PwC</i>		
Revisionsuppdraget (varav PwC AB 9 Mkr)	20	16
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget (varav PwC AB 1 Mkr)	1	0
Skatterådgivning (varav PwC AB 1 Mkr)	1	1
Andra uppdrag (varav PwC AB 2 Mkr)	2	4
	23	21
<i>Övriga</i>		
Revisionsuppdrag	7	9
Andra uppdrag	2	2
	9	11
<b>Summa</b>	<b>32</b>	<b>32</b>

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på företagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som förädlas av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana arbetsuppgifter.

Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget avser andra uppdrag som syftar till att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, för 2025 avser det primärt granskning av koncernens hållbarhetsredovisning.

Skatterådgivning innefattar rådgivning inom skatteområdet. Allt annat är andra uppdrag.

## Not 8 Leasingavtal

### Redovisade belopp i balansräkningen enligt IFRS 16

I balansräkningen redovisas följande belopp relaterade till leasingavtal:

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Tillgångar med nyttjanderätt</b>		
Fastigheter	11 853	11 670
Inventarier och fordon	85	110
	11 937	11 780
<b>Leasingskulder</b>		
Kortfristiga	1 864	1 872
Långfristiga	10 497	10 009
	12 362	11 880

### Redovisade belopp i resultaträkningen enligt IFRS 16

I resultaträkningen redovisas följande belopp relaterade till leasingavtal:

	2025	2024
<b>Avskrivningar på nyttjanderätter</b>		
Fastigheter	-1 642	-1 639
Inventarier och fordon	-59	-43
	-1 701	-1 683
<b>Räntekostnader (ingår i finansiella kostnader)</b>		
Fastigheter	-332	-337
Inventarier och fordon	-3	-3
	-335	-339

Det totala kassaflödet gällande leasingavtal var 1 947 Mkr (1 914 Mkr). Utgifter hänförliga till korttidsleasingavtal, eller leasingavtal av mindre värde, uppgår ej till väsentliga belopp och redovisas i Övriga externa kostnader.

### Koncernen som leasegivare

Tillgångar som hyrs ut enligt operationella leasingavtal redovisas som materiella anläggningstillgångar. Dessa tillgångar består av uthyrning av lokaler, samt sålda bilar kombinerade med åtaganden om framtida återköp till ett garanterat restvärde. Årets leasingintäkt uppgår till 1 745 Mkr (1 881).

<b>Framtida minimileaseintäkter uppgick per balansdagen till:</b>	2025-12-31	2024-12-31
Inom ett år	925	1 066
Mellan ett och fem år	1 138	1 181
Senare än fem år	26	27
	2 090	2 273

## Not 9 Finansiella intäkter

	2025	2024
Ränteintäkter	37	59
Vinst vid försäljning av värdepapper	-2	73
Valutakursdifferenser	0	10
<b>Summa</b>	<b>35</b>	<b>142</b>

## Not 10 Finansiella kostnader

	2025	2024
Räntekostnader	-874	-1 201
Räntekostnader IFRS 16	-335	-339
<b>Summa</b>	<b>-1 209</b>	<b>-1 540</b>

## Not 11 Valutakursdifferenser

	2025	2024
Övriga rörelseintäkter	432	320
Övriga rörelsekostnader	-463	-311
Finansiella intäkter	0	10
<b>Summa</b>	<b>-31</b>	<b>19</b>

## Not 12 Skatter

	2025	2024
Aktuell skatt	-91	-118
Uppskjuten skatt	237	400
<b>Summa</b>	<b>146</b>	<b>283</b>
<i>Avstämning av effektiv skatt:</i>		
Resultat före skatt	-1 289	-1 440
Skatt enligt gällande skattesats för moderföretaget (20,6%)	266	297
Effekt av utländska skattesatser	-8	0
Justering av skatt hänförlig till tidigare år	-1	-11
Ej avdragsgilla kostnader	-50	-61
Ej skattepliktiga intäkter	75	143
Schablonränta på periodiseringsfond	-1	-2
Utnyttjade underskottsavdrag, tidigare ej aktiverade	1	9
Ej aktiverade underskott	-136	-91
Övriga permanenta skillnader	0	-1
	146	283

Förändring i uppskjutna skattefordringar och skatteskulder, netto	2025	2024
Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder, netto, ingående balans	586	124
Redovisat i resultaträkningen	237	400
Redovisat i övrigt totalresultat	-39	3
Justering av förvärvsbalans	11	0
Omräkningsdifferens	-9	3
Rörelseförvärv / försäljning	-3	56
<b>Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder, netto</b>	<b>783</b>	<b>586</b>

Specifikation på uppskjutna skattefordringar och skatteskulder	Uppskjuten skattefordran		Uppskjuten skatteskuld		Netto	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Leasingskulder	2 644	2 543	0	0	2 644	2 543
Nyttjanderättstillgångar	0	0	2 546	2 447	-2 546	-2 447
Övriga anläggningstillgångar	121	146	162	191	-41	-45
Omsättningstillgångar	33	41	18	27	15	14
Avsättningar	64	64	0	0	64	64
Outnyttjade underskottsavdrag	483	421	0	0	483	421
Obeskattade reserver	0	0	38	104	-38	-104
Sparade ränteavdrag	184	117	0	0	184	117
Övriga temporära skillnader	26	27	8	4	18	23
Kvittning av uppskjutna skattefordringar och skatteskulder	-2 546	-2 447	-2 546	-2 447	0	0
<b>Uppskjutna skattefordringar och skatteskulder, netto</b>	<b>1 009</b>	<b>912</b>	<b>226</b>	<b>326</b>	<b>783</b>	<b>586</b>

Förfallotid, underskottsavdrag, netto	2025	2024
Ingen förfallotid	366	261
1-5 år	203	132
> 5 år	61	67
<b>Total</b>	<b>630</b>	<b>460</b>
Värderingsreserv	-147	-39
<b>Uppskjuten skattefordran på underskottsavdrag</b>	<b>483</b>	<b>421</b>

Koncernen omfattas från 1 januari 2024 av OECD:s modellregler samt EU:s direktiv för Pelare 2. Enligt lagstiftningen är en koncern skyldig att betala en tilläggsskatt för skillnaden mellan den effektiva skattesatsen beräknad enligt de s.k. "GloBE-reglerna" för varje jurisdiktion och minimiskattesatsen på 16%. Koncernen

har utvärderat sin exponering mot tilläggsskatter enligt Pelare 2. Denna utvärdering visar att koncernen kan nyttja de förenklingsregler som finns inkluderat i regelverket i de flesta länder där koncernen verkar. Koncernen är inte skyldig att betala någon väsentlig tilläggsskatt.

## Not 13 Immateriella anläggningstillgångar

	Immateriella rättigheter	Kundrelationer	Goodwill
<i>Anskaffningsvärde</i>			
Ingående balans 1 januari 2024	234	1 663	2 987
Nyanskaffningar	73	0	0
Rörelseförvärv	0	17	202
Försäljning/utrangeringar	-33	0	0
Omräkningsdifferenser	3	51	72
Utgående balans, 31 december 2024	277	1 731	3 261
Nyanskaffningar	30	0	0
Försäljning/utrangeringar	-18	0	0
Justering av förvärvsbalans	0	0	38
Omföringar	18	0	0
Omräkningsdifferenser	-9	-107	-121
Utgående balans, 31 december 2025	298	1 624	3 178
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>			
Ingående balans 1 januari 2024	-66	-590	0
Årets avskrivningar	-57	-251	0
Försäljning/utrangeringar	2	0	0
Omföringar	-4	0	0
Omräkningsdifferenser	-8	-7	0
Utgående balans, 31 december 2024	-133	-848	0
Årets avskrivningar	-65	-197	0
Försäljning/utrangeringar	18	0	0
Omräkningsdifferenser	5	52	0
Utgående balans, 31 december 2025	-175	-993	0
Bokfört värde 31 december 2024	144	883	3 261
<b>Bokfört värde 31 december 2025</b>	<b>123</b>	<b>631</b>	<b>3 178</b>

*Prövning av nedskrivningsbehov för goodwill*

Goodwill övervakas av ledningen på koncernnivå. Årligen prövas om nedskrivningsbehov finns för goodwill tillhörande kassaflödesgenererande enheter och övriga immateriella tillgångar. Beräknade återvinningsvärden baseras på ledningens förväntan om framtida intjäning och kassaflöde. De uppskattade kassaflödena baseras på femåriga prognoser utifrån bedömd marknadsutveckling. Efter femårsperioden baseras kassaflödet på en evig tillväxt om 2% (2%).

Vid beräkning av återvinningsvärdet för de kassagenererande enheterna har en diskonteringsfaktor på 9,5% (10,0%) före skatt, baserat på WACC (weighted average cost of capital) och nyttjandevärde, använts som grund för återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet överstiger goodwill för samtliga kassagenererande enheter. Ett känslighetstest har genomförts för att utvärdera om en förändring av diskonteringsräntan med 2 procentenheter eller en negativ utveckling av förväntad framtida intjäning skulle påverka resultatet av nedskrivningstestet. Under 2025 överstiger de diskonterade kassaflödena inklusive den genomförda känslighetsanalysen det redovisade värdet, vilket innebär att inget nedskrivningsbehov föreligger.

**Följande kassagenererande enheter har redovisade goodwillvärden:**

	2025-12-31	2024-12-31
Retail		
- Sverige	731	704
- Norge	521	550
- Finland	130	137
- Slovakien	79	84
- Nederländerna	243	258
- Belgien	484	513
- Schweiz	236	247
- Storbritannien	278	310
- Tyskland	314	333
Summa Retail	3 016	3 136
Distribution	103	65
Mobility Solutions	59	60
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>3 178</b>	<b>3 261</b>

## Not 14 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark	Nedlagda kostnader på annans fast- ighet	Inventarier, verktyg och installationer	Pågående nyanlägg- ningar	Leasing fordon	Nyttjande- rättstillgångar
<i>Anskaffningsvärde</i>						
Ingående balans 1 januari 2024	1 234	1 115	2 462	218	16 249	16 034
Nyanskaffningar	391	266	428	181	5 307	1 129
Rörelseförvärv	200	1	108	0	133	0
Försäljning/utrangeringar	-314	-116	-351	0	-7 170	-11
Omföringar och övrigt	160	171	-142	-237	328	13
Omräkningsdifferenser	41	21	52	2	74	192
Utgående balans, 31 december 2024	1 712	1 458	2 557	164	14 921	17 357
Nyanskaffningar	161	266	262	175	4 543	1 333
Försäljning/utrangeringar	-1 038	-115	-206	0	-7 007	-297
Omföringar och övrigt	0	130	87	-200	-1	946
Omräkningsdifferenser	-75	-62	-91	-4	-200	-449
Utgående balans, 31 december 2025	760	1 677	2 609	135	12 256	19 186
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Ingående balans 1 januari 2024	-128	-322	-972	0	-3 308	-3 868
Årets avskrivningar	-45	-151	-322	0	-1 862	-1 682
Försäljning/utrangeringar	14	55	183	0	2 254	11
Nedskrivning	-	-	0	-	-284	-
Omföringar och övrigt	-33	-25	-77	0	-109	0
Omräkningsdifferenser	-5	-5	-18	0	-16	-38
Utgående balans, 31 december 2024	-197	-448	-1 206	0	-3 325	-5 577
Årets avskrivningar	-28	-175	-318	0	-1 729	-1 701
Försäljning/utrangeringar	94	56	126	0	2 434	0
Nedskrivning	-	-	-	-	-105	-
Omföringar och övrigt	-4	6	-37	0	0	0
Omräkningsdifferenser	10	18	45	0	43	29
Utgående balans, 31 december 2025	-125	-543	-1 390	0	-2 682	-7 249
Bokfört värde 31 december 2024	1 515	1 010	1 351	164	11 596	11 780
<b>Bokfört värde 31 december 2025</b>	<b>635</b>	<b>1 134</b>	<b>1 219</b>	<b>135</b>	<b>9 574</b>	<b>11 937</b>

## Not 15 Andelar i intresseföretag

Intresseföretag / Org nr / Säte	Kapitalandel	Rösträttsandel	Redovisat värde	
			2025-12-31	2024-12-31
Hedin Caetano AB, 559354-9651, Mölndal, Sverige	50,0%	50,0%	311	233
Lasingoo Sverige AB, 556973-1630, Stockholm, Sverige	24,5%	24,5%	8	8
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o, SK-35728116, Slovakien	25,0%	25,0%	98	93
BCI-S&T s.r.o, 30228573, Slovakien	34,0%	34,0%	3	4
WellColl Heerlen B.V., 14047545, Heerlen, Nederländerna	50,0%	50,0%	4	5
Finasure B.V., 73296228, Rotterdam, Nederländerna	50,0%	50,0%	1	1
Schadebedrijf De Kade B.V., 50282700, Eindhoven, Nederländerna	0,0%	0,0%	0	3
EM Mobility AB, 559480-2174, Segeltorp, Sverige	50,0%	50,0%	0	0
			425	347
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden:</i>				
Ingående redovisat värde			347	300
Resultatandel från intresseföretag, efter skatt			93	60
Årets försäljning			-3	0
Utdelning			-12	-12
Omräkningsdifferens			0	-1
<b>Utgående redovisat värde</b>			<b>425</b>	<b>347</b>
<b>Resultat från andelar i intresseföretag</b>				
Resultatandel från intresseföretag, efter skatt:				
- Hedin Caetano AB			77	47
- Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o			16	10
- Övrigt			0	3
Resultat från försäljning av andelar i intresseföretag			4	0
<b>Resultat från andelar i intresseföretag</b>			<b>97</b>	<b>60</b>

*Hedin Caetano AB*

Hedin Caetano AB är ett joint venture mellan Hedin Mobility Group AB (50%) och Salvador Caetano (50%). Företaget är moderbolag till RN Nordic AB vars huvudsakliga verksamhet består

av import av varumärkena Renault, Dacia och Alpine till den svenska, danska och norska marknaden samt att marknadsföra och distribuera bilar, reservdelar och tillbehör till det auktoriserade återförsäljare- och servicenätverket.

*Hedin Caetano AB*

Sammandragen information från balansräkningar	2025-12-31	2024-12-31
Ägarandel	50%	50%
Anläggningstillgångar	413	393
Likvida medel	1 257	755
Övriga omsättningstillgångar	1 742	1 107
<b>Summa tillgångar</b>	<b>3 412</b>	<b>2 255</b>
Eget kapital	718	574
Långfristiga skulder	80	96
Kortfristiga skulder	2 614	1 585
<b>Summa</b>	<b>3 412</b>	<b>2 258</b>
<b>Sammandragen information om resultat</b>		
Intäkter	7 899	6 806
Rörelseresultat	202	96
Årets resultat	149	110

**Not 16 Andra långfristiga värdepappersinnehav**

	2025-12-31	2024-12-31
Noterade andelar	0	0
Onoterade andelar	3	20
	<b>3</b>	<b>20</b>
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden:</i>		
Ingående redovisat värde	20	1 086
Rörelseförvärv	0	1
Årets anskaffningar	0	3
Årets försäljningar	-12	-1 049
Årets nedskrivningar	-5	-20
Omföringar	0	-1
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>3</b>	<b>20</b>

## Not 17 Övriga långfristiga fordringar

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående redovisat värde	19	33
Rörelseförvärv	0	4
Årets anskaffningar	344	1
Omräkningsdifferens	-8	1
Omföringar	1	-16
Återbetalning	-2	-4
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>354</b>	<b>19</b>

## Not 18 Varulager

	2025-12-31	2024-12-31
Nya bilar	4 606	6 354
Begagnade bilar	4 652	4 995
Demobilar	1 334	1 390
Reservdelar och däck	1 531	1 744
Varor på väg	1 518	2 611
Övrigt	-22	65
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>13 619</b>	<b>17 159</b>

### Varav nedskrivningar av varulagret

	2025-12-31	2024-12-31
Nya bilar	-100	-85
Begagnade bilar	-254	-146
Demobilar	-105	-73
Reservdelar och däck	-127	-134
Varor på väg	-11	-78
Övrigt	-91	-9
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>-689</b>	<b>-525</b>

## Not 19 Kundfordringar

Förfallotidpunkt	2025-12-31	2024-12-31
Ej förfallna	1 771	2 347
Förfallna upp till 30 dagar	646	997
Förfallna 30-60 dagar	154	203
Förfallna mer än 60 dagar	80	187
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>2 650</b>	<b>3 733</b>

Den maximala exponeringen för kreditrisk per balansdagen för kundfordringar är det redovisade värdet ovan. Det verkliga värdet på kundfordringarna motsvarar dess redovisade värde, eftersom diskonterings-effekten inte är väsentlig. Inga kund-

fordringar har ställts som säkerhet för någon skuld utöver vad som framgår under Ställda panter, not 25. Avsättning för förväntade kreditförluster på kundfordringar uppgår till 103 Mkr (61).

## Not 20 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2025-12-31	2024-12-31
Upplupen bonus från leverantörer	228	277
Upplupen intäkt	170	294
IT-relaterade kostnader	46	41
Övriga poster	324	511
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>722</b>	<b>1 082</b>

## Not 21 Likvida medel

	2025-12-31	2024-12-31
Kassa och bank	494	865
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>494</b>	<b>865</b>

Koncernen har beviljade checkräkningskrediter och revolverande kreditfaciliteter om totalt 3 647 Mkr (3 889) som omförhandlas löpande. Av beviljade faciliteter har 3 006 Mkr (2 812) utnyttjats per 31 december 2025.

## Not 22 Pensioner

	2025	2024
Ingående redovisat värde	190	209
Pensionskostnad	29	21
Pensionsutbetalningar	-31	-32
Ränta	1	2
Avkastning på förvaltningstillgångar exklusive belopp som ingår i räntekostnader	-9	-33
Omvärdering till följd av förändrade finansiella antaganden	-12	23
Omvärdering till följd av erfarenhetsbaserade justeringar	-3	-2
Omräkningsdifferens	-6	2
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>159</b>	<b>190</b>

### Förmånsbestämda pensionsplaner

För tjänstemän i Sverige tryggas ITP 2-planens förmånsbestämda pensionsåtaganden för ålders- och familjepension genom en försäkring i Alecta. Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10 Klassificering av ITP-planer som finansieras genom försäkring i Alecta, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare. Bolaget har inte haft tillgång till information för att kunna redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader vilket medfört att planen inte varit möjlig att redovisa som en förmånsbestämd plan. Pensionsplanen ITP 2 som tryggas genom en försäkring i Alecta redovisas därför som en avgiftsbestämd plan. Premien för den förmånsbestämda ålders- och familjepensionen är individuellt beräknad och är bland annat beroende av lön, tidigare intjänad pension och förväntad återstående tjänstgöringstid. Årets avgifter för pensionsförsäkringar som är tecknade i Alecta uppgår till 40 Mkr (46 Mkr).

Koncernen har även förmånsbestämda planer i Sverige, vilka tryggas via FPG/PRI. Dessa planer är stängda och ingen ny intjäning görs.

Pensionsskulden för dessa uppgår till 57 Mkr (62 Mkr). För de aktuariella beräkningarna har en diskonteringsränta på 3,4% (3,3%) och en inflation på 1,7% (1,8%) tillämpats. Durationen på förpliktelsen uppgår till ca 8 år.

Koncernen har förmånsbestämda förpliktelser i Schweiz, vilka tryggas genom kollektiv pensionsstiftelse. Åtagandet är beroende på lön, ålder och tjänstgöringstid. Skillnaden mellan åtagandet och värdet på tillgångarna i försäkringen redovisas som pensionsåtagande. För de aktuariella beräkningarna har en diskonteringsränta på 1,25% (0,85%) en inflation på 1,0% (1,0%) och framtida löneökningar på 1,5% (1,5%) tillämpats. Durationen på förpliktelsen beräknas till ca 16 år.

Koncernen har förmånsbestämda pensionsplaner i Tyskland. För de aktuariella beräkningarna har en diskonteringsränta på 3,50% (3,20%), en inflation på 2,0% (2,0%) och framtida löneökningar på 0,0% (2,0%) tillämpats. Durationen på förpliktelsen beräknas till ca 8 år.

Nedanstående tabell visar förpliktelsens sammansättning per land:

	2025				2024			
	Sverige	Schweiz	Tyskland	Totalt	Sverige	Schweiz	Tyskland	Totalt
Nuvärdet på förpliktelsen	57	499	22	578	62	536	25	623
Nuvärdet på förvaltningstillgångar	-	-419	-	-419	-	-434	-	-434
<b>Avsättning till pensioner</b>	<b>57</b>	<b>80</b>	<b>22</b>	<b>159</b>	<b>62</b>	<b>102</b>	<b>25</b>	<b>189</b>

Känslighetsanalys	Antagande	Förändring
Diskonteringsränta	+0,5%	-31
Inflation	+0,5%	15
Livslängd	+1 år	10

## Not 23 Leverantörsskulder och övriga skulder

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Övriga långfristiga skulder</b>		
Skuld avseende sålda bilar med återköpsavtal	4 503	5 443
Övriga skulder	65	88
	4 568	5 531
<b>Leverantörsskulder och övriga kortfristiga skulder</b>		
Leverantörsskulder	4 545	6 787
Mervärdesskatt	551	487
Personalens källskatt	170	179
Skuld avseende lagerfinansiering av fordon	4 692	4 584
Skuld avseende sålda bilar med återköpsavtal	4 746	5 850
Konsignationsfordon med återköpsavtal	824	1 612
Förskott från kunder	552	526
Övriga skulder	488	986
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>16 568</b>	<b>21 011</b>

## Not 24 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2025-12-31	2024-12-31
Personalskulder	777	845
Räntekostnader	52	53
Förutbetalda intäkter	163	101
Upplupna kostnader sålda fordon	302	394
Serviceavtal	336	403
Garantiavsättningar	148	134
Övriga poster	703	798
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>2 481</b>	<b>2 728</b>

## Not 25 Ställda säkerheter

	2025-12-31	2024-12-31
Företagsinteckningar	3 125	3 248
Pantsättning i varulager, kundfordringar samt inventarier	4 102	4 694
Byggnader och mark	271	875
Nettotillgångar i underkoncern	2 216	2 320
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>9 714</b>	<b>11 137</b>

Skulder för vilka säkerheterna är ställda uppgick per balansdagen till 9 014 Mkr (9 186).

## Not 26 Eventualförpliktelser

	2025-12-31	2024-12-31
Garantiåtaganden FPG/PRI	1	1
Borgensförbindelser för intressebolag	37	37
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>38</b>	<b>38</b>

## Not 27 Specifikationer till kassaflödet

<i>Ej kassaflödespåverkande poster</i>	2025	2024
Avskrivningar	4 319	4 654
Avsättningar/fordringar avseende pensioner	2	-7
Resultat från andelar i intresseföretag/andra långfristiga värdepappersinnehav	-99	-151
Orealiserade kursdifferenser	14	-8
Realisationsresultat vid försäljning av anläggningstillgångar	-182	-356
Nedskrivningar	60	107
Summa	4 114	4 239

<i>Finansiella skulder</i>	2025-12-31	2024-12-31
Ingående redovisat värde	19 767	19 977
Kassaflöde	-2 670	-1 829
Rörelseförvärv	0	170
Leasingskuld	2 570	1 138
Omföringar och övrigt	-4	-91
Omräkningsdifferenser	-867	402
Summa	18 796	19 767

<i>Räntebetalningar</i>	2025	2024
Betalda räntor	-874	-1 102
Erhållna räntor	36	59

## Not 28 Rörelseförvärv

### Rörelseförvärv 2025

Under 2025 har inga rörelseförvärv gjorts.

Under 2024 förvärvade Hedin Mobility Group Ivecos verksamhet som omfattar marknadsföring och distribution av IVECO:s lätta transportbilar, lastbilar, minibussar samt reservdelar som säljs genom återförsäljarnätverket i Sverige, Norge, Danmark och

Finland. Avtalet omfattar även förvärv av retailverksamheten vid de IVECO-ägda återförsäljarna i de fyra nordiska länderna. Tillsäkring skedde den 1 november 2024.

Köpeskillingen uppgick ursprungligen till 349 MSEK, varav 14 MSEK avsåg goodwill. Under 2025 har förvärvet färdigställts och korrigerats utifrån förvärvsavtalet. Köpeskillingen har minskats med 21 MSEK och övriga justeringar har resulterat i en ökad goodwill. Vid förvärvets färdigställande uppgår goodwill till 52 MSEK.

## Not 29 Finansiella instrument

Nedan presenteras finansiella instrument per kategori.

	Värderingsnivå	2025-12-31		2024-12-31	
		Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
<i>Tillgångar värderade till verkligt värde</i>					
Långfristiga värdepappersinnehav	3 <sup>1</sup>	3	3	20	20
Derivat för säkring av valutarisker	2	-	-	36	36
		<b>3</b>	<b>3</b>	<b>56</b>	<b>56</b>
<i>Tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde</i>					
Fordringar hos koncernföretag	-	1	1	1	1
Fordringar hos intresseföretag	-	9	9	2	2
Kundfordringar och andra fordringar <sup>2</sup>	-	4 981	4 891	3 733	3 733
Likvida medel	-	494	494	865	865
		<b>5 395</b>	<b>5 395</b>	<b>4 601</b>	<b>4 601</b>
<i>Skulder redovisade till verkligt värde</i>					
Derivat för säkring av valutarisker	2	15	15	4	4
		<b>15</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<i>Skulder redovisade till upplupet anskaffningsvärde</i>					
Upplåning <sup>2</sup>	-	6 369	6 369	7 798	7 798
Leverantörsskulder och övriga räntebärande skulder <sup>2</sup>	-	9 904	9 904	12 432	12 432
Skulder till koncernföretag	-	30	30	14	14
Upplupna kostnader	-	2 481	2 481	358	358
		<b>18 784</b>	<b>18 784</b>	<b>20 602</b>	<b>20 602</b>

Koncernen har beviljade checkkrediter och revolverande kreditfaciliteter om sammanlagt 3 647 Mkr (3 889) som omförhandlas löpande. Av beviljade faciliteter har 3 006 Mkr (1 947) utnyttjats per 31 december 2025.

<sup>1</sup> Se not 16 Andra långfristiga värdepappersinnehav för mer information.

<sup>2</sup> Det verkliga värdet på upplåningen motsvarar dess redovisade värde, eftersom diskonteringseffekten inte är väsentlig. Samtidig upplåning sker till rörlig ränta. För information om lånevillkor, se not 2. För kundfordringar och leverantörsskulder bedöms det redovisade värdet överensstämma med det verkliga värdet då löptiden i allt väsentligt understiger ett år.

Nettoinvestering i utlandsverksamhet	2025-12-31	2024-12-31
Redovisat belopp (banklån)	2 712	2 887
Redovisat belopp, EUR	251	251
Säkringskvot	83%	86%
Förändring i lånets redovisade värde pga förändringar i valutakurs	-168	98
Redovisat belopp (banklån)	335	166
Redovisat belopp, GBP	27	12
Säkringskvot	100%	100%
Förändring i lånets redovisade värde pga förändringar i valutakurs	-18	13

Koncernen har lån i dotterföretag med EUR och GBP som funktionell valuta, vilka är klassificerade som säkring av nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. Säkringen bedöms vara effektiv under 2025 i enlighet med koncernens säkringspolicy.

## Not 30 Närstående transaktioner

VD och vice VD är anställda i yttersta moderföretaget Hedin Group AB. 2025 har debitering skett med 15 Mkr (15).

Av koncernens totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 0% (0%) av inköpen och 0% (0%) av försäljningen inköp från, och försäljning till bolag i Hedin Group AB-koncernen. Inköp från Hedin Construction-koncernen har under året uppgått till 48 (0) Mkr.

Inköp och försäljning till koncernens intresseföretag specificeras nedan. Inköp från övriga bolag uppgår till 531 Mkr (527).

	2025	2024
Försäljning av varor och tjänster till intresseföretag	171	707
Inköp av varor och tjänster från intresseföretag	1 472	1 456

Totala fordringar hos koncernföretag respektive skulder till koncernföretag framgår av koncernens balansräkning.

## Not 31 Händelser efter räkenskapsårets utgång

Bolaget genomförde i mars 2026 ett skriftligt förfarande avseende bolagets obligationslån, innebärande en förlängning med 15 månader till oktober 2027. Detta var en del av en bredare finansieringslösning som även innefattar en förlängning av huvuddelen av bankfaciliteterna till 30 juni 2027, samt ett kapitaltillskott om 500 Mkr från Bolagets huvudägare. Utöver kapitaltillskottet har Bolagets huvudägare utfärdat en aktieägaranti om 250 Mkr, vilken utbetalas till bolaget om Bolaget inte uppfyller vissa finansiella åtaganden i Bankfaciliteterna.

# Moderföretagets resultaträkning

Belopp i Mkr	Not	2025	2024
Nettoomsättning	1	434	484
		434	484
Övriga externa kostnader	2, 3	-239	-268
Personalkostnader	4	-195	-210
Avskrivningar av materiella och immateriella anläggningstillgångar	9	-18	-14
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-18</b>	<b>-8</b>
Utdelning från dotterföretag		217	928
Resultat från andelar i dotterbolag		-185	-726
Resultat från andelar i intressebolag		12	13
Resultat vid försäljning av värdepapper		3	505
Ränteintäkter och liknande resultatposter	5	381	529
Räntekostnader och liknande resultatposter	6	-282	-365
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>128</b>	<b>876</b>
Bokslutsdispositioner	7	-51	-140
<b>Resultat före skatt</b>		<b>77</b>	<b>736</b>
Skatt	8	1	0
<b>Årets resultat</b>		<b>78</b>	<b>736</b>

I moderföretaget finns inget övrigt totalresultat.

# Moderföretagets balansräkning

Belopp i Mkr	Not	2025-12-31	2024-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Immateriella rättigheter	9	25	13
Pågående arbeten	9	3	11
		28	24
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Nedlagda kostnader på annans fastighet	9	46	49
Inventarier, verktyg och installationer	9	67	74
Pågående arbeten	9	1	2
		114	125
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Andelar i koncernföretag	10	8 040	7 225
Andelar i intresseföretag	11	229	229
Andra långfristiga värdepappersinnehav	12	0	12
Uppskjuten skattefordran	14	1	0
		8 270	7 466
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>8 412</b>	<b>7 615</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<b>Kortfristiga fordringar</b>			
Kundfordringar		18	1
Fordringar hos koncernföretag		6 660	6 777
Skattefordringar		8	4
Övriga fordringar		31	3
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	15	26	18
		6 743	6 803
<b>Kassa och bank</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>6 743</b>	<b>6 803</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>15 155</b>	<b>14 418</b>

# Moderföretagets balansräkning

Belopp i Mkr	Not	2025-12-31	2024-12-31
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b><i>Eget kapital</i></b>			
<i>Bundet eget kapital</i>			
Aktiekapital, 285 598 832 aktier		3	3
Reservfond		0	0
		3	3
<i>Fritt eget kapital</i>			
Överkursfond		4 100	4 100
Balanserat resultat		2 605	1 869
Årets resultat		78	736
		6 783	6 705
<b>Summa eget kapital</b>		<b>6 786</b>	<b>6 708</b>
<b><i>Obeskattade reserver</i></b>			
Obeskattade reserver	16	17	231
<b>Summa obeskattade reserver</b>		<b>17</b>	<b>231</b>
<b><i>Långfristiga skulder</i></b>			
Obligationslån	17	0	996
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>0</b>	<b>996</b>
<b><i>Kortfristiga skulder</i></b>			
Checkräkningskrediter	17	1 677	1 144
Skuld till kreditinstitut	17	1 374	1 663
Obligationslån	17	999	0
Leverantörsskulder		66	40
Skulder till koncernföretag		4 151	3 572
Övriga kortfristiga skulder		22	11
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	63	53
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>8 352</b>	<b>6 483</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>15 155</b>	<b>14 418</b>

# Moderföretagets rapport över förändringar i eget kapital

Belopp i Mkr	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa
<b>Ingående eget kapital per 1 januari 2024</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>5 969</b>	<b>5 972</b>
Årets resultat			736	736
<b>Utgående eget kapital per 31 december 2024</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6 705</b>	<b>6 708</b>
Årets resultat			78	78
<b>Utgående eget kapital per 31 december 2025</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6 783</b>	<b>6 786</b>

# Moderföretagets kassaflödesanalys

Belopp i Mkr	Not	2025	2024
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster		128	876
Ej kassaflödespåverkande poster	21	-84	285
Betald skatt		-4	-54
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>40</b>	<b>1 107</b>
<i>Kassaflöde från förändringar i rörelsekapital</i>			
Ökning (-)/minskning (+) av rörelsefordringar		-52	21
Ökning (+)/minskning (-) av rörelseskulder		48	14
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>36</b>	<b>1 142</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Förvärv av dotterföretag/ändrad köpeskilling		21	-1 041
Avyttring av dotterföretag		0	434
Försäljning av intresseföretag		0	1 141
Lämnade aktieägartillskott		-1 022	-1 428
Förvärv av immateriella och materiella anläggningstillgångar		-12	-26
Försäljning av finansiella anläggningstillgångar		15	0
Förändring av koncernmellanhavanden		647	87
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-351</b>	<b>-833</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
	21		
Upptagna lån		0	250
Amortering av låneskulder		-220	-240
Förändring av checkräkningskredit		534	-376
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>314</b>	<b>-366</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>0</b>	<b>-57</b>
Likvida medel vid årets början		0	57
<b>Likvida medel vid årets slut</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

# Noter till moderföretagets finansiella rapporter

Belopp i Mkr om inget annat anges.

## Not 1 Nettoomsättning

Nettoomsättningen avser huvudsakligen debitering av koncerngemensamma tjänster.

## Not 2 Ersättning till revisorer

Med revisionsuppdrag avses granskning av årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning, övriga arbetsuppgifter som det ankommer på företagets revisor att utföra samt rådgivning eller annat biträde som föranleds av iakttagelser vid sådan granskning eller genomförandet av sådana arbetsuppgifter. Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget avser andra uppdrag som syftar till att säkerställa kvaliteten i de finansiella rapporterna, inklusive rådgivning om rapporteringskrav och intern kontroll. Allt annat är andra uppdrag.

	2025	2024
PwC AB		
Revisionsuppdraget	4	5
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdraget	1	0
Skatterådgivning	0	0
Andra uppdrag	2	2
<b>Summa</b>	<b>7</b>	<b>7</b>

## Not 3 Operationella leasingavtal

Årets kostnad för operationella leasingavtal uppgick till 46 Mkr (45).

<i>Framtida minimileaseavgifter uppgick per balansdagen till:</i>	2025	2024
Inom ett år	46	45
Mellan ett och fem år	169	179
Senare än fem år	469	546
<b>Summa</b>	<b>684</b>	<b>770</b>

## Not 4 Anställda och personalkostnader

<i>Medelantalet anställda</i>	2025	Varav män	2024	Varav män
Sverige	189	38,1%	203	40,4%
<b>Koncernen totalt</b>	<b>189</b>	<b>38,1%</b>	<b>203</b>	<b>40,4%</b>

Styrelsen består av 6 (6) personer varav samtliga män. Övriga ledande befattningshavare uppgår till 10 (10) personer varav 1 (1) kvinna.

<i>Löner, andra ersättningar och sociala kostnader</i>	2025	2024
Styrelse, VD och andra ledande befattningshavare	16	14
(varav tantiem)	(2)	(1)
Övriga anställda	110	119
<b>Summa löner och andra ersättningar</b>	<b>126</b>	<b>133</b>
Sociala kostnader	45	48
Pensionskostnader	20	23
<b>Summa</b>	<b>191</b>	<b>204</b>

## Not 5 Ränteintäkter och liknande resultatposter

	2025	2024
Ränteintäkter externa	8	6
Ränteintäkter koncernföretag	317	385
Valutakursdifferenser	56	138
<b>Summa</b>	<b>381</b>	<b>529</b>

## Not 6 Räntekostnader och liknande resultatposter

	2025	2024
Räntekostnader externa	-244	-298
Räntekostnader koncernföretag	-38	-67
<b>Summa</b>	<b>-282</b>	<b>-365</b>

## Not 7 Bokslutsdispositioner

	2025	2024
Lämnat/erhållet koncernbidrag	-265	-133
Skillnad mellan skattemässig och redovisad avskrivning	15	-12
Återföring av periodiseringsfond	199	5
<b>Summa</b>	<b>-51</b>	<b>-140</b>

## Not 8 Skatt på årets resultat

	2025	2024
<i>Uppskjuten skatt</i>	1	0
<b>Summa</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<i>Avstämning av effektiv skatt</i>		
Resultat före skatt	77	736
Skatt enligt gällande skattesats för moderföretaget (20,6%)	-16	-152
Ej avdragsgilla kostnader	-38	-160
Ej skattepliktiga intäkter	56	313
Schablonränta på periodiseringsfond	-1	-1
<b>Summa</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

## Not 9 Immateriella och materiella anläggningstillgångar

	Immateriella tillgångar	Pågående arbeten immateriella tillgångar	Nedlagda kostnader på annans fastighet	Inventarier, verktyg och installationer	Pågående arbeten materiella tillgångar	Totalt
<i>Anskaffningsvärde</i>						
Ingående balans, 1 januari 2024	13	0	52	90	0	155
Nyanskaffningar	10	11	0	5	2	28
Utgående balans, 31 december 2024	23	11	52	95	2	183
Nyanskaffningar	8	3	0	0	0	11
Överföringar	12	-11	0	0	-1	0
Utgående balans, 31 december 2025	43	3	52	95	1	194
<i>Akkumulerade avskrivningar</i>						
Ingående balans, 1 januari 2024	-6	0	0	-14	0	-20
Årets avskrivningar	-4	0	-3	-7	0	-14
Utgående balans, 31 december 2024	-10	0	-3	-21	0	-34
Årets avskrivningar	-8	0	-3	-7	0	-18
Utgående balans, 31 december 2025	-18	0	-6	-28	0	-52
Bokfört värde 31 december 2024	13	11	49	74	2	149
<b>Bokfört värde 31 december 2025</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>46</b>	<b>67</b>	<b>1</b>	<b>142</b>

## Not 10 Andelar i koncernföretag

	2025-12-31	2024-12-31
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden:</i>		
Vid årets början	7 225	5 698
Inköp	0	873
Ändring av köpeskilling	-21	0
Nedskrivningar	-185	-774
Aktieägartillskott	1 021	1 428
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>8 040</b>	<b>7 225</b>

**Specifikation av moderföretags och koncernens innehav av andelar i koncernföretag**

Ägarandelen av kapitalet avses, vilket även överensstämmer med andelen av rösterna för totalt antal aktier.

Dotterföretag / Org nr / Säte	i %	Redovisat värde
- Hedin Automotive Göteborg AB, 556061-3456, Mölndal	100	155
- Hedin Automotive Helsingborg AB, 556134-5710, Mölndal	100	256
- Hedin Automotive Stockholm AB, 556944-7492, Mölndal	100	308
- Hedin Automotive Mölndal AB, 556281-3617, Mölndal	100	212
- Hedin Performance Cars AB, 556604-9234, Mölndal	100	224
- Car Store Sweden AB, 556835-7585, Mölndal	100	30
- Hedin Automotive Belgium AB, 559074-6466, Mölndal	100	70
- Hedin e-commerce AB, 559231-7639, Mölndal	100	0
- Hedin Automotive AS, 989 690 728, Stavanger	100	1 150
- Hedin Electric Mobility AB, 556740-0857, Mölndal	100	13
- Hedin British Cars AB, 559175-1903, Mölndal	100	26
- Hedin Automotive Ltd, 14315266, London	100	383
- Hedin North American Vehicles AB, 559056-0784, Malmö	100	30
- Hedin Automotive GmbH, HRB. 788130, Stuttgart	100	414
- Hedin Real Estate AB, 556969-3624, Mölndal	100	0
- Hedin HMC Motor Company AB, 556023-0053, Stockholm	100	225
- Hedin MG Sweden AB, 559009-9429, Göteborg	100	100
- Hedin Automotive Switzerland AB, 559097-7764, Mölndal	100	25
- Hedin IT AB, 556954-4017, Mölndal	100	9
- Unifleet AB, 556254-5193, Mölndal	100	9
- Car to Go Sweden AB, 556787-8052, Mölndal	100	14
- Klintberg & Way Group AB, 559124-2945, Stockholm	100	82
- Mabi Mobility AB, 556675-9394, Stockholm	100	104
- Hedin Premium Car AB, 556042-0696, Uppsala	100	7
- Hedin Adventure Car AB, 556371-6421, Mölndal	100	15
- Hedin Automotive BV, 36019755, Amsterdam	100	1 080
- Hedin Parts and Logistics AB, 556602-9277, Nyköping	100	388
- Hedin Wheel Tech AB, 559164-2649, Mölndal	100	13
- Hedin US Motor AB, 559124-2937, Göteborg	100	100
- Hedin Automotive Oy, 3281753-3, Joensuu	100	836
- BNC Nordic Distribution AB, 556191-3798, Mölndal	100	5
- Hedin Automotive Slovakia.s.r.o, 35828161, Bratislava	100	755
- HMG Invest AB, 559390-0904, Mölndal	100	0
- Hedin Supercharge AB, 556976-5737, Mölndal	100	15
- Hedin MG Finland Oy, 3409606-3, Espoo	100	23
- Hedin Nordic Truck AB, 556216-7402, Helsingborg	100	109
- Hedin Nordic Truck A/S, 56577815, Albertslund	100	110
- Hedin Nordic Truck AS, 934 108 663, Vøyenenga	100	81
- Hedin Nordic Truck Oy, 2371443-6, Espoo	100	32
- Hedin Automotive Bavaria AB, 556782-9287, Kista	100	632
<b>Summa</b>		<b>8 040</b>

## Not 11 Andelar i intresseföretag

	Kapitalandel	Rösträttsandel	Redovisat värde
Intresseföretag / Org nr / Säte			<b>2025-12-31</b>
Hedin Caetano AB, 559354-9651, Mölndal, Sverige	50,0%	50,0%	124
Lasingoo Sverige AB, 556973-1630, Stockholm, Sverige	24,5%	24,5%	8
Mercedes Benz Financial Services Slovakia s.r.o, 35728116, Bratislava, Slovakien	25,0%	25,0%	97
			229
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden:</i>			
Ingående redovisat värde			229
<b>Utgående redovisat värde</b>			<b>229</b>

## Not 12 Andra långfristiga värdepappersinnehav

	2025-12-31	2024-12-31
Noterade andelar	0	0
Onoterade andelar	0	12
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>12</b>
<i>Akkumulerade anskaffningsvärden:</i>		
Ingående redovisat värde	12	649
Årets anskaffningar	0	1
Årets avyttringar	-12	-638
Omklassificeringar	0	0
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>12</b>

## Not 13 Fordringar hos koncernföretag

	2025-12-31	2024-12-31
Ingående redovisat värde	0	50
Amortering	0	-50
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Not 14 Uppskjuten skattefordran

	2025	2024
Ingående redovisat värde	0	0
Redovisat i resultaträkningen	1	0
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

## Not 15 Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter

	2025-12-31	2024-12-31
Förutbetald hyra	14	12
Övrigt	12	6
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>26</b>	<b>18</b>

## Not 16 Obeskattade reserver

	2025-12-31	2024-12-31
Periodiseringsfond beskattningsår 2021	0	59
Periodiseringsfond beskattningsår 2022	0	140
Akkumulerad skillnad mellan bokförda avskrivningar och avskrivningar enligt plan	17	32
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>17</b>	<b>231</b>

## Not 17 Upplåning

	2025-12-31	2024-12-31
<b>Långfristig upplåning</b>		
Skulder till kreditinstitut	0	0
Obligationslån	0	996
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>0</b>	<b>996</b>
<b>Kortfristig upplåning</b>		
Skulder till kreditinstitut	1 374	1 663
Obligationslån	999	0
Checkräkningskredit	1 677	1 144
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>4 050</b>	<b>2 807</b>

Bolaget har beviljade checkräkningskrediter och revolverande kreditfaciliteter om totalt 2 540 Mkr (2 540) som omförhandlas löpande. Det verkliga värdet på upplåningen motsvarar dess redovisade värde, eftersom diskonteringseffekten inte är väsentlig. Samtlig upplåning sker till rörlig ränta. Ränta på obligationslånet uppgår till 8,25% och ränta på övrig upplåning uppgår till mellan 3,5-5,5%.

## Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2025-12-31	2024-12-31
Personalkostnader	25	24
Upplupna räntekostnader	20	22
Förutbetalda intäkter	1	0
Övrigt	17	7
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>63</b>	<b>53</b>

## Not 19 Ställda säkerheter

	2025-12-31	2024-12-31
Aktier i dotterföretag	1 986	1 611
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>1 986</b>	<b>1 611</b>

## Not 20 Eventualförpliktelser

	2025-12-31	2024-12-31
Borgensförbindelse för dotterföretag	6 242	6 937
Borgensförbindelse för intresseföretag	37	37
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>6 279</b>	<b>6 974</b>

## Not 21 Kassaflödesanalys

<i>Ej kassaflödepåverkande poster</i>	2025	2024
Avskrivningar	18	14
Anteciperad utdelning	-217	0
Orealiserade valutakursvinster och valutakursförluster	-70	0
Resultat från andelar i dotterföretag	185	774
Resultat från andra långfristiga värdepappersinnehav	-3	0
Resultat från andelar i intresseföretag	0	-503
Övriga ej kassaflödespåverkande poster	3	0
	-84	285
<i>Räntebetalningar</i>	2025	2024
Betalda räntor	-262	-341
Erhållna räntor	325	391

## Not 22 Närstående transaktioner

VD och vice VD är anställda i yttersta moderföretaget Hedin Group AB. 2025 har debitering skett med 15 Mkr (15).

Av moderföretagets totala inköp och försäljning mätt i kronor avser 20% (27%) av inköpen och 99% (97%) av försäljningen till andra bolag inom Hedin Group AB-koncernen.

Försäljning och inköp från intresseföretag specificeras nedan. Inköp från övriga bolag uppgår till 45 Mkr (40).

	2025	2024
Försäljning av varor och tjänster till intresseföretag	13	7
Inköp av varor och tjänster från intresseföretag	2	3

## Not 23 Vinstdisposition

Till årsstämman förfogande i moderföretaget står:

Överkursfond	4 100 597 412 kr
Balanserat resultat	2 604 631 856 kr
Årets resultat	78 077 351 kr
<b>Summa</b>	<b>6 783 306 619 kr</b>

Styrelsen föreslår att till förfogande stående vinstmedel, disponeras enligt följande:

Balanseras i ny räkning	6 783 306 619 kr
<b>Summa</b>	<b>6 783 306 619 kr</b>

Styrelsen och verkställande direktören försäkrar att årsredovisningen har upprättats i enlighet med god redovisningssed och koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de internationella redovisningsstandarder som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1606/2002 av den 19 juli 2002 om tillämpning av internationella redovisningsstandarder. Årsredovisningen och koncernredovisningen ger en rättvisande bild av bolagets respektive koncernens ställning och resultat samt att förvaltningsberättelsen för bolaget och koncernen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av bolagets respektive koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som bolaget respektive de företag som ingår i koncernen står inför.

## Not 24 Händelser efter räkenskapsårets utgång

Bolaget har genomfört ett skriftligt förfarande avseende bolagets obligationslån, innebärande en förlängning med 15 månader till oktober 2027. Detta var en del av en bredare finansieringslösning som även innefattar en förlängning av huvuddelen av bankfaciliteterna till 30 juni 2027, samt ett kapitaltillskott om 500 Mkr från Bolagets huvudägare. Utöver kapitaltillskottet har Bolagets huvudägare utfärdat en aktieägaranti om 250 Mkr, vilken utbetalas till bolaget om Bolaget inte uppfyller vissa finansiella åtaganden i Bankfaciliteterna.

## Styrelsens underskrifter

---

Årsredovisningen och hållbarhetsredovisningen godkändes av styrelsen och signerades den 22 april 2026



Jan Litborn  
Styrelseordförare



Anders Hedin  
Verkställande direktör  
Styrelseledamot



Hampus Hedin  
Styrelseledamot



Erik Selin  
Styrelseledamot



Klaus Kibsgaard  
Styrelseledamot



Björn Hauber  
Styrelseledamot

Vår revisionsberättelse för årsredovisningen och hållbarhetsredovisningen respektive vår granskningsberättelse för den lagstadgade hållbarhetsrapporten har lämnats den 22 april 2026 av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Johan Palmgren  
Auktoriserad revisor

---

# Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Hedin Mobility Group AB (publ), org.nr 556065-4070

## Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Hedin Mobility Group AB (publ) för år 2025 med undantag för bolagsstyrningsrapporten och hållbarhetsrapporten på sidorna 53 respektive 56-118. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 48-163 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2025 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Redovisningsstandarder, som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte bolagsstyrningsrapporten och hållbarhetsrapporten på sidorna 53 respektive 56-118. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

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

Våra uttalanden i denna rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen är förenliga med innehållet i den kompletterande rapport som har överlämnats till moderbolagets styrelse i enlighet med revisorsförordningens (537/2014/EU) artikel 11.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisionssed 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 och koncernens struktur, redovisningsprocesser och kontroller samt den bransch i vilken koncernen 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 och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden.

### Särskilt betydelsefullt område

#### Värdering av Goodwill

Koncernen har goodwill till ett belopp om 3 178 MSEK. Koncernen prövar årligen eller vid indikation om något nedskrivningsbehov föreligger för goodwill. Nedskrivningsprövningen sker genom bestämmande av återvinningsvärdet, vilket jämförs med det bokförda värdet på tillgångar inom respektive kassagenererande enhet. Det framgår av not 3 och 13 att återvinningsvärdet har bestämts genom beräkning av nyttjandevärdet baserat på företagsledningens förväntan om framtida intjäning och kassaflöde.

Nedskrivningsprövning av förvärd goodwill är ett särskilt betydelsefullt område för vår revision eftersom det innefattar företagsledningens väsentliga uppskattningar och bedömningar vid bestämmande av återvinningsvärdet. Det framgår av bolagets upplysningar i not 13 att inget nedskrivningsbehov har identifierats baserat på de antaganden som har gjorts.

### Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området

I vår revision har vi bland annat utfört följande granskningsåtgärder.

Vi har utvärderat om koncernens beräkning av nyttjandevärdet är förenlig med vedertagna metoder och granskat bolagets tillämpade beräkningsmodell.

Vi har stickprovvis utvärderat rimligheten i indata i beräkningsmodellen avseende prognostiserat kassaflöde.

Prognoser som ligger till grund för beräkningen har stämmts av, analyserats och granskats. Genom känslighetsanalyser har vi utvärderat säkerhetsmarginaler och utmanat rimligheten i företagsledningens väsentliga antaganden, vilka inkluderar uthållig tillväxttakt samt diskonteringsränta. Vi har utfört känslighetsanalyser på utdatan i modellen genom att justera väsentliga parametrar i indata och bedömt känsligheten i beräkningarna.

Vi har granskat om tillräckliga upplysningar lämnas i årsredovisningen i enlighet med IFRS.

### Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-47 samt 170 och hållbarhetsrapporten på sidorna 56-118. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

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

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

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

### Revisorns ansvar

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

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

## Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

### Revisorns granskning av förvaltning och förslag till disposition av bolagets vinst eller förlust

#### Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Hedin Mobility Group 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 revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

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

## Revisorns granskning av bolagsstyrningsrapporten

Det är styrelsen som har ansvaret för bolagsstyrningsrapporten på sidan 53 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 revisionssed 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 koncernredovisningens övriga delar samt är i överensstämmelse med årsredovisningslagen. Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB, 405 32 Göteborg, utsågs till Hedin Mobility Group AB (publ)s revisor av bolagsstämman den 23 april 2025 och har varit bolagets revisor sedan 10 juni 2010. Hedin Mobility Group AB blev ett företag av allmänt intresse 2023.

Göteborg den 22 april 2026  
Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Johan Palmgren  
Auktoriserad revisor

# Revisorns granskningsberättelse av Hedin Mobility Group AB (publ):s lagstadgade hållbarhetsrapport

Till bolagsstämman i Hedin Mobility Group AB (publ), org.nr 556065-4070

## Slutsats

Vi har utfört en översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten för Hedin Mobility Group AB (publ) för räkenskapsåret 2025. Hållbarhetsrapporten ingår på sidorna 56-118 i detta dokument.

Grundat på vår översiktliga granskning som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen vilket inbegriper

- om hållbarhetsrapporten uppfyller kraven i ESRS,
- om den process som företaget har genomfört för att identifiera rapporterad hållbarhetsinformation har utförts såsom den beskrivs i IRO-1 avsnittet i hållbarhetsrapporten och
- efterlevnaden av rapporteringskraven i EU:s gröna taxonomiförordning artikel 8.

## Grund för slutsats

Vi har utfört granskningen enligt FAR:s rekommendation RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Vårt ansvar enligt denna rekommendation beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar.

Vi anser att de bevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för vår slutsats.

## Övrig upplysning

Hållbarhetsrapporten för föregående räkenskapsår har inte varit föremål för översiktlig granskning och någon granskning av jämförelsetalen i hållbarhetsrapporten för år 2025 har därmed inte utförts.

## Annan information än hållbarhetsrapporten

Detta dokument innehåller även annan information än hållbarhetsrapporten och återfinns på sidorna 1-55, 120-163 och 170. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vår slutsats avseende hållbarhetsrapporten omfattar inte denna information och vi uttalar ingen slutsats med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår översiktliga granskning av hållbarhetsrapporten är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig

utsträckning är oförenlig med hållbarhetsrapporten. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under den översiktliga granskningen 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 hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med 6 kap. 12-12 f §§ Årsredovisningslagen, och för att det finns en sådan intern kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer nödvändig för att upprätta hållbarhetsrapporten utan väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

## Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats med begränsad säkerhet om hållbarhetsrapporten är upprättad enligt 6 kap. 12-12 f §§ årsredovisningslagen på grundval av vår granskning. Granskningen har utförts enligt FAR:s rekommendation RevR 19 *Revisorns översiktliga granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten*. Denna rekommendation kräver att vi planerar och utför våra granskningsåtgärder för att uppnå begränsad säkerhet att hållbarhetsrapporten är upprättad i enlighet med dessa krav.

De granskningsåtgärder som har utförts för att inhämta bevis är mer begränsade än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet och den säkerhet som har uppnåtts är därför lägre än för ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet. Det innebär att det inte är möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om ett uppdrag där uttalandet görs med rimlig säkerhet utförts.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management), 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.

Vi är oberoende i förhållande till Hedin Mobility Group AB (publ) enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Granskningen innefattar att genom olika åtgärder inhämta underlag till hållbarhetsrapporten. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i hållbarhetsrapporten 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 upprättar hållbarhetsrapporten i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att uttala en slutsats om effektiviteten i den interna kontrollen. Granskningen består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsrapporten, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder.

### Granskningsåtgärderna omfattar huvudsakligen:

Våra granskningsåtgärder avseende den process som företaget har genomfört för att identifiera hållbarhetsinformation att rapportera inkluderade, men var inte begränsade till följande:

- Erhålla en förståelse för processen genom att:
  - Genomföra förfrågningar för att förstå källorna till den information som används av företagsledningen (t.ex. intressentdialoger, affärsplaner och strategidokument), och
  - Granska företagets interna dokumentation av sin process; och
- Utvärdera om den information som erhållits från våra åtgärder om den process som implementerats av företaget överensstämmer med beskrivningen av processen i IRO-1 i hållbarhetsrapporten.
- Våra granskningsåtgärder avseende hållbarhetsrapporten inkluderade, men var inte begränsade till följande:
- Genom förfrågningar erhålla en allmän förståelse för den interna kontrollmiljön, rapporteringsprocesserna, och informationssystemen som är relevanta för upprättandet av informationen i hållbarhetsrapporten.
- Utvärdera om information som identifierats som väsentlig genom den process som bolaget genomfört för att identifiera innehållet i hållbarhetsrapporten också ingår.
- Utvärdera om strukturen och presentationen av hållbarhetsrapporten är förenlig med kraven i ESRS;
- Utfört förfrågningar till relevant personal och analytiska granskningsåtgärder avseende utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten;
- Utföra substansgranskningsåtgärder baserat på ett stickprov på utvalda upplysningar i hållbarhetsrapporten;
- Genom förfrågningar och analytiska granskningsåtgärder inhämta underlag på metoderna för att ta fram väsentliga uppskattningar och framåtblickande information och på hur dessa metoder tillämpades;

- Erhålla förståelse för processen för att identifiera ekonomiska verksamheter som är tillämpliga och dess förenlighet med EU:s gröna taxonomi och de motsvarande upplysningarna i hållbarhetsrapporten.
- Granskningen av taxonomiupplysningarna inkluderade men var inte begränsade till följande granskningsåtgärder:
  - Utvärdera om presentationen av taxonomiupplysningarna är förenliga med kraven i EU:s taxonomiförordning.
  - Genomföra förfrågningar till relevant personal och inhämta underlag för att erhålla en förståelse för processen och källorna till den information som används för taxonomiupplysningarna.
  - Genomföra analytiska granskningsåtgärder avseende utvalda taxonomiupplysningar

### Begränsningar

Vid rapportering av framåtblickande information i enlighet med ESRS måste styrelsen och verkställande direktören för Hedin Mobility Group AB (publ) förbereda framåtblickande information utifrån angivna antaganden om händelser som kan inträffa i framtiden och möjliga framtida aktiviteter av Hedin Mobility Group AB (publ). Faktiska utfall kommer sannolikt att vara annorlunda eftersom förväntade händelser ofta inte inträffar som förväntat.

Göteborg den 22 april 2026

Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB



Johan Palmgren  
Auktoriserad revisor

# Definitioner och nyckeltal

Vissa av de nyckeltal som presenteras i denna rapport är alternativa nyckeltal och definieras inte enligt IFRS. Dessa används av koncernledningen tillsammans med IFRS-nyckeltal för att följa verksamhetens utveckling och stödja beslutsfattande. Koncernen bedömer att de alternativa nyckeltalen ger investerare relevant kompletterande information om resultat och finansiell ställning. Koncernen tillämpar ESMA (European Securities and Markets Authority):s riktlinjer för alternativa nyckeltal.

## Soliditet

Eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

## Avkastning på eget kapital

Årets resultat efter skatt i förhållande till genomsnittligt eget kapital.

## EBITDA

Resultat före ränta, skatt, avskrivningar och nedskrivningar samt jämförelsestörande poster.

## Operativt rörelseresultat

Rörelseresultat exklusive jämförelsestörande poster och avskrivningar på koncernmässiga övervärden.

## Operativ rörelsemarginal

Operativt rörelseresultat i förhållande till nettoomsättning.

## Strukturkostnader

Strukturkostnader avser kostnader som uppstår till följd av beslutade och kommunicerade omstrukturingsåtgärder, vilka syftar till att varaktigt förändra koncernens organisatoriska eller operativa struktur. Kostnaderna omfattar främst personalrelaterade ersättningar, kostnader för avveckling eller stängning av verksamheter och anläggningar samt andra direkt hänförliga och oundvikliga kostnader som inte utgör en del av den ordinarie affärsverksamheten.

## Jämförelsestörande poster

Intäkter och kostnader som har uppstått utanför den normala verksamheten men som påverkar det ekonomiska utfallet på ett väsentligt sätt, och där sannolikheten att posterna ska återkomma under kommande år är liten.

## Alternativa nyckeltal som inte redan definierats i årsredovisningen

Koncernen, MSEK	2025	2024
Rörelseresultat	-135	-55
Realisationsvinst	-101	-317
Jämförelsestörande poster	171	540
Avskrivning koncernmässiga övervärden	197	251
<b>Operativt rörelseresultat</b>	<b>132</b>	<b>419</b>
Avskrivningar exklusive avskrivning på koncernmässiga övervärden	4 121	4 403
<b>EBITDA</b>	<b>4 254</b>	<b>4 822</b>

**HUVUDKONTORETS SÄTE**

Hedin Mobility Group AB (publ)

Box 2114, 431 02 Mölndal

031-790 00 00

[hedinmobilitygroup.com](http://hedinmobilitygroup.com)

**PRODUKTION** Hedin Mobility Group

**DISTRIBUTION** Årsredovisningen skickas ut i tryckt form enligt överenskommelse.

Digital version finns på [hedinmobilitygroup.com](http://hedinmobilitygroup.com)



HEDIN MOBILITY GROUP

[www.hedinmobilitygroup.com](http://www.hedinmobilitygroup.com)