



Møller Mobility Group

Års- og bærekraftsrapport  
**2025**

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

**ØKONOMI 2025****BÆREKRAFT 2025****MØLLER MOBILITY GROUP**

Dette er Møller Mobility Group	4
Året i tall	5
Historien 1936–2025	6
Konsernsjefen har ordet	8
Slik skaper vi verdier	10

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse	11
Risikostyring	13

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet	16
Styret i Møller Mobility Group	18
Styreleder har ordet	19
Årsberetning 2025	20
Regnskap og noter 2025	25

**BÆREKRAFT 2025**

Generelle opplysninger	58
Miljø og klima	66
Sosiale forhold	82
Forretningsatferd	105
Metodeskriv klimaregnskap 2025	108
Selskaper i Møller Mobility Group	114

---

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

---

**ØKONOMI 2025****BÆREKRAFT 2025**

---

# Møller Mobility Group Året 2025

Great  
Place  
To  
Work®

Sertifisert  
NORWAY

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

## ØKONOMI 2025

## BÆREKRAFT 2025

# Dette er Møller Mobility Group

Møller Mobility Group (MMG) er en ledende aktør i mobilitetsbransjen i Norge, med en sterk posisjon også i Sverige og Baltikum. Konsernet eies av Møller-familien, og har virksomhet innen import, salg, service og finansiering av Volkswagen personbiler og nyttekjøretøy, Audi, Škoda, SEAT og CUPRA. I Norge og Sverige eier og driver MMG også Porsche-forhandlere gjennom Møller Bil. Med eierskap i Hyre bidrar konsernet aktivt til å utvikle fremtidens bærekraftige mobilitetsløsninger.

## Bilimport

**Harald A. Møller** er Norges største bilimportør. Selskapet har ansvaret for import, distribusjon og service av Volkswagen, Volkswagen Nytttekjøretøy, Audi, Škoda og CUPRA i Norge. Hver fjerde nye bil som selges i Norge importeres av Harald A. Møller.

**Møller Baltic Import SE** importerer Volkswagen til Estland, Latvia og Litauen og Audi til Latvia og Litauen.

## Bilforhandlere

Møller Mobility Group har til sammen 69 bilforhandlere i Norge, Sverige og Baltikum.

**Møller Bil** er Norges største bilforhandlerkjede og har 43 bilforhandlere – inkludert tre Porsche-forhandlere – og 15 spesialiserte skadesentre.

**Møller Bil** er Sveriges nest største forhandlergruppering av Volkswagen, Audi, Škoda, SEAT og CUPRA med til sammen 15 forhandlere, inkludert to Porsche-forhandlere.

**Møller Auto Baltic** har 11 forhandlere i Estland, Latvia og Litauen, samt et eget skade- og lakk-selskap i Latvia (organisatorisk er bilforhandlere og bilimportører i Baltikum samlet i ett forretningsområde).

## Finansielle tjenester

**Volkswagen Møller Bilfinans** eies med 49 prosent av Møller Mobility Group og 51 prosent av Volkswagen Financial Services AG. Selskapet tilbyr lån og leasing-produkter, samt forsikring tilknyttet de respektive merkenes salg av nye og brukte biler. Volkswagen Møller Bilfinans er blant Norges største leasingselskaper, og en integrert del av verdikjeden til Volkswagen, Audi, Škoda og CUPRA i Norge.

*[I segmentnotene i årsregnskapet ligger Volkswagen Møller Bilfinans under Møller Mobility Services.]*

## Mobilitetstjenester

**Møller Mobility Services (MMS)** omfatter konsernets virksomhet innenfor mobilitetsløsninger og bilholdstjenester. Forretningsområdet består av eierskapet i mobilitetsselskapet Hyre, bilvaskkjeden Bildusjen, dekkhotell-kjeden Mitt Dekkhotell, samt mindre eierposter i logistikkplattformen Gire og bruktbilaktøren Rebil.

## Eierne våre

Møller Mobility Group eies av **Aars**, Møller-familiens familiekontor og investeringselskap. Aars er i dag et av Norges største familieeide selskaper, med røtter tilbake til 1936, da Harald Aars Møller etablerte bilbutikken og verkstedet Strømmen Auto. Familiens eierskap og virksomheter har siden 2014 vært samlet i Aars, som i dag eier en bred portefølje av selskaper innen ulike bransjer. De største søsterselskapene til Møller Mobility Group i Aars-porteføljen er Møller Eiendom, Onitio, OneCo, Northcom og Function.

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

## ØKONOMI 2025

## BÆREKRAFT 2025



Omsetning

**49,5**  
milliarder NOK

Resultat før skatt

**1.543**  
MNOK



Antall importerte biler

**66.969**

Elbilandel personbilsalg i Norge

**98,7 %**

Kontantstrøm fra drift

**3,2**  
milliarder NOK

Elbilandel nyttekjøretøy i Norge

**62,1 %**

# 2025



Antall ansatte

**4.632**

Sykefravær

**5,2 %**



Kvinneandel i konsernet

**16,8 %**

**GPTW**

Great Place to Work-  
sertifisert i alle våre markeder

Våre totale klimagassutslipp i 2025

**2.198.661**

tonn CO<sub>2</sub>e

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

**ØKONOMI 2025****BÆREKRAFT 2025**

# Historien 1936–2025

**1936****STARTEN PÅ DET HELE**

Strømmen Auto A/S etableres av Kristian Kolberg, J. de Caspary og Harald A. Møller. Selskapet selger Dodge og De Soto personbiler.

**1948****NYTT NAVN OG VOLKSWAGEN-IMPORTØR**

Etter krigsårene skifter selskapet navn til Harald A. Møller AS og blir Volkswagen-importør nummer syv i verden 21. oktober 1948. Året etter selger Kolberg og Caspary sine aksjer til Harald A. Møller, som da blir eneste eier i selskapet AS Auto.

**1949–1960****BILENE STRØMMER INN**

Etterkrigstiden er preget av begrenset import på grunn av strenge restriksjoner, men innførsel av Volkswagen-biler skyter fart fra og med 1960, da bilsalget blir fritt. I 1960 importeres Volkswagen nummer 25.000 til Norge, og salget fortsetter i høyt tempo utover 60-årene.

**1960–1970****SAMLET OM FELLES BEDRIFTSKULTUR**

I 1966 blir detalist- og importvirksomheten separert, og selskapet som i dag heter Møller Bil ser dagens lys. I 1970 flytter Harald A. Møller AS inn hovedkontor på Frysja, og samler administrasjon og økonomi på ett sted mens Volkswagen-anlegget på Skøyen fra 1956 fortsatt er i drift.

**1970–1980****FLERE BEIN Å STÅ PÅ**

På 1970-tallet etablerer Møller seg også utenfor bil med plastproduksjon i Hamax og på 1980-tallet dannes Møller Industrier med en bred portefølje. Det satses også på næringseiendom i det som i dag er Møller Eiendom. I 1980 endres også holdingselskapets navn fra AS Auto til Møllergruppen.

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

**ØKONOMI 2025****BÆREKRAFT 2025**

# Historien 1936–2025



## 1974–2024

**MANGE MILEPÆLER**

I 1974 blir Volkswagen Golf introdusert, Norges mest populære bil med 280.000 solgte enheter. Harald A. Møller AS overtar Audi-importen. Senere blir også SEAT og Škoda en del av porteføljen. I 2021 ble CUPRA siste skudd på stammen. Harald A Møller AS har blitt kåret til Europas beste importør flere ganger og har importert over 1,5 millioner biler.



## 1980 og fremover

**VERDIER, KULTUR OG SAMFUNNSANSVAR**

Møller-kulturen er inkluderende og har stått sterkt siden 1970-tallet. På 1980-tallet blir fire grunnverdier lansert, basert på grunnlegger Harald A. Møllers livsmotto «Man skal holde sin sti ren». Verdierne er åpen og ærlig, initiativrik, omtenksom og tydelig.

Selskapet har lang tradisjon med samfunnsansvar og samarbeid med veldedige organisasjoner. I 1996 starter satsingen på klima og miljø for fullt. Møller Medvind blir etablert av eierselskapet Aars i 2018, et initiativ som hjelper mennesker med hull i CV-en tilbake i jobb.



## 1997–2007

**EKSPANSJON**

MøllerGruppen utvider sin sterke posisjon ved å etablere Volkswagen- og Audi-virksomhet i Litauen i 1997. Deretter følger Latvia og Estland i 2002 og 2005.

I 2006 etableres Møller Bil som kjedenavn og i 2007 fortsetter veksten gjennom oppkjøp av flere forhandlere i Sverige under paraplyen Møller Bil Sverige.



## 2013

**ELEKTRIFISERINGEN KOMMER**

Jan H. Møller hadde tidlig tro på elektriske biler, og var styremedlem og investor i den norske elbilen «Think City». Det tok lang før markedet modnet, og Volkswagens første masseproduserte elbil kom først i 2013 med e-UP!. «Dieselgate»-saken i 2015 bidro til at Volkswagen fikk fart på satsingen, og fra starten av 2024 selger Volkswagen kun elektriske personbiler i Norge.



## 2017 frem til i dag

**MOBILITET I FOKUS**

I 2017 endrer konsernet navn fra MøllerGruppen til Møller Mobility Group for å signalisere konsernets nye mobilitetsatsing. Sammen med dyktige unge gründere etableres bildelingstjenesten Hyre, som er Nordens største bildelingstjeneste.

Møller Bil kjøper på 2020-tallet til sammen seks Porsche-forhandlere i Sverige og Norge.

Med visjonen *Dare to Move* som retningsgiver, er konsernets ambisjon å bli en ledestjerne på fremtidens mobilitet i Europa.

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

**ØKONOMI 2025****BÆREKRAFT 2025**

# Et solid 2025 med tydelig retning



**PETTER HELLMAN**  
konsernsjef

I et fortsatt krevende marked viste Møller Mobility Group høy gjennomføringsevne og leverte godt som *ett Møller*. Vi står i et marked med stor konkurranse, pressede marginer og raske endringer. For å lykkes videre fremover, har vi et betydelig transformasjonsbehov på vei mot målet om å bli en ledestjerne for fremtidens mobilitet i Europa.

Møller Mobility Group (MMG) lyktes godt i et 2025 som også ble et solid år for bilbransjen, etter en utfordrende start på året. Høye nybilvolumer og god fart i bruktbilmarkedet bidro til en omsetningsvekst på 26 prosent til 49,6 milliarder kroner, både drevet av avgiftsendringer i Norge – men også vår egen evne til å mobilisere på tvers av importør og merkene våre, forhandlersiden og ikke minst logistikkvirksomheten. Den tøffe konkurransen ga fortsatt marginpress, og resultatet endte i 2025 på 1,5 milliarder kroner.

**ØKER MARKEDSANDELER I ET VOKSENDE MARKED**

Hvert fjerde nye kjøretøy som rullet ut på norske veier i 2025, var av våre merker. Det er vi stolte av.

I et rekordstort norsk personbilmarked som vokste til nærmere 180.000 biler, økte MMG markedsandelen til 22,9 prosent. Volkswagen endte igjen som landets nest mest solgte bilmerke, og økte samtidig markedsandelen. Også markedet for lette varebiler vokste, og endte på i underkant av 30.000 biler. Med fullelektriske Volkswagen ID. Buzz som flaggskip forsvarte vi posisjonen som markedsleder – med en andel på 34,3 prosent.

I Baltikum hadde vi en god utvikling, med en omsetningsvekst på 22,7 prosent, og en ytterligere styrking av markedsposisjonen, særlig for Volkswagen. Marginpress gjorde at resultatene endte på samme nivå som fjoråret.

I et fortsatt krevende marked i Sverige økte forhandlerne våre markedsandelen på nybil, samtidig som servicemarkedet leverte gode resultater.

**INVESTERER I FOLK OG DET GRØNNE SKIFTET**

Engasjerte og dyktige medarbeidere som tør å gå foran er avgjørende for å lykkes i en bransje i endring. Årets medarbeiderundersøkelse bekrefter at MMG har en sterk, utviklingsorientert kultur og er en arbeidsplass der folk trives, og også i år er vi sertifisert som «Great Place to Work» i alle markeder. Tusen takk til alle medarbeidere for innsatsen de legger ned hver dag!

MMG skal være ledende på bærekraftig mobi-

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

## ØKONOMI 2025

## BÆREKRAFT 2025

litet. I 2025 var snau 98 prosent av de nye personbilene vi solgte i Norge fullelektriske, og også fremover vil vi være en tydelig pådriver for det grønne skiftet, både i varebilsegmentet og i våre øvrige markeder. En sentral del i dette handler om å fortsatt engasjere oss aktivt i rammebetingelsene for å sikre løsninger som er gode for klimaet, kundene og bransjen.

### «Hvert fjerde nye kjøretøy som rullet ut på norske veier i 2025, var av våre merker. Det er vi stolte av.»

Gjennom eierskapet i mobilitetselskapet Hyre tar vi stadig nye steg i utviklingen av fremtidens mobilitetsløsninger. Hyre er utfordreren som med teknologi og innovative forretningsmodeller skaper gode kundeopplevelser i hele Skandinavia, og som i 2025 også ble tilgjengelig på Norges største flyplasser.

**STÅR STØTT I EN UROLIG VERDEN**

I en tid preget av uro og økende press på verdier vi har tatt for gitt, står MMG støtt i det vi tror på, med et verdigrunnlag eierne og medarbeidere har bygget over generasjoner. Selv om vinden snur, skal vi bidra – ikke bare til det grønne skiftet, men også til et mangfoldig, inkluderende og ansvarlig næringsliv. Som konsernsjef kjenner jeg

på et personlig ansvar for at vi holder fast ved dette: Å holde vår sti ren, å stå opp for verdiene våre og å tenke langsiktig vil fortsatt sette premisene for kulturen vår.

**FORVALTER OG VIDEREUTVIKLER STYRKENE VÅRE**

MMGs 90 år i bilbransjen er en suksesshistorie – men ingen garanti for fremtiden. Teknologi og den globale bilindustrien endrer seg raskt, og Norge har blitt det kanskje tøffeste bilmarkedet i verden.

Dette stiller høye krav til transformasjon. Vi må både styrke nåværende forretning og samtidig posisjonere oss for fremtiden, med *Dare to Move*-strategien som en tydelig retningsgiver. Lykkes vi, vil vi realisere ambisjonen om å bli en ledestjerne for fremtidens mobilitet i Europa, som den fremste aktøren i det som blir det første fullelektriske bilmarkedet i verden. Det vil være en bekreftelse både på styrken i europeisk konkurransekraft og norsk eierskap.

Vi forventer at 2026 blir et krevende år, med tøff konkurranse. Vi skal gripe mulighetene som ligger foran oss, og våge å ta de rette beslutningene. Vi skal jobbe hardt for levere gode kundeopplevelser, kjempe for markedsposisjonen vår, sørge for en god utrulling av kjernetransformasjonsprogrammet DRIVE og sikre lønnsomheten. Fortsetter vi dette arbeidet som ett Møller, har vi alle forutsetninger for å levere godt også i 2026.



**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

**ØKONOMI 2025****BÆREKRAFT 2025**

# Slik skaper vi verdier

## Vårt fundament

**Ansvarlighet**

- Samfunnsansvar
- Langsiktig eierskap
- Finansiell styrke
- Historie tilbake til 1936

**Kultur og verdier**

- Åpen og ærlig
- Initiativrik
- Tydelig
- Omtenkksom

**Forretning**

- Effektiv verdikjede
- Ledende merkevarer
- Samarbeid med Volkswagen-konsernet siden 1948

**Marked**

- Norge
- Sverige
- Estland
- Latvia
- Litauen

## Våre forretningsdrivere

**Vår visjon**

*Dare to move*

**Vår misjon**

We provide freedom to move

**Vår strategi**

- Begeistre kunden
- Utvikle folk
- Ta ut det fulle potensialet
- Investere og transformere for fremtiden
- Ta bærekraftige valg

## Vår verdiskaping

**Samfunnet**

- Bærekraftige mobilitetsløsninger
- Lokal verdiskaping
- Sysselsetting
- Lærlinger og arbeidstreningsplasser

**Kundene**

- Kvalitet
- Service
- Bærekraftige muligheter og valg

**Medarbeidere**

- Meningsfylt arbeid
- Utviklingsmuligheter
- Likestilling og mangfold

**Eiere**

- Langsiktig verdiskaping
- Avkastning på drift
- Investeringskraft til bærekraft

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

**ØKONOMI 2025****BÆREKRAFT 2025**

# Eierstyring og selskapsledelse

God eierstyring og selskapsledelse styrker tilliten til Møller Mobility Group (MMG) og vil bidra til størst mulig verdiskaping over tid, til beste for eiere, ansatte og andre interessenter. Gode relasjoner til samfunnet og interessenter som berøres av virksomheten er av stor betydning for konsernet.

MMG har private eiere, og følger den norske anbefalingen for eierstyring og selskapsledelse der det er relevant og i tråd med beste praksis. Informasjon om anbefalingen finnes på NUES' nettsider. «Policy for Styring og kontroll» ble vedtatt av styret i MMG høsten 2020 og oppdateres ved behov. Policyen beskriver organiseringen av konsernet, klargjør roller og ansvar mellom de styrende organer, samt definerer de vesentligste prosessene for å sikre god virksomhetsstyring.

**ORGANISERING****Styret**

Styret i MMG er overordnet ansvarlig for forvaltning av MMG AS. Styret skal også føre tilsyn med den daglige ledelse som er delegert til konsernsjefen og med virksomheten for øvrig. Hovedoppgaver for konsernets styre og rammer for saksbehandlingen i styrets arbeid er dokumentert i «Styreinstruks for Møller Mobility Group».

Formålet med styreinstruksen er å regulere styrets arbeid, saksbehandling og habilitet, samt konsernsjefens arbeidsoppgaver og plikter overfor styret. Instruksen bygger på beste praksis. Styrets medlemmer skal utføre sine styreverv lojalt

Styremedlemmer	Antall personer
Styremedlemmer i MMG	7
Eiere representert i styret	4
Ansatte representert i styret	0
Eksterne/uavhengige styremedlemmer med relevant erfaring for foretakets virksomhet	3
Prosent andel kvinner	43
Prosent andel menn	57

og ved utførelsen av sitt verv ivareta selskapets og aksjonærenes interesser. Styrets medlemmer forutsettes å opptre uavhengig av særinteresser.

Styret i MMG er sammensatt av 4 representanter fra eierne samt 3 eksterne og uavhengige styremedlemmer med relevant kompetanse og erfaring.

I starten av 2026 har MMG etablert et Revisjonsutvalg. Revisjonsutvalget er et underutvalg av konsernets styre. Det er et forberedende og rådgivende organ som skal styrke og effektivisere styrets oppfølging. Ingen av styremedlemmene har lederansvar i MMG.

**Konsernsjef og konsernledelse**

Konsernsjefen er ansatt av styret. Konsernsjef har ansvar for å utøve den daglige ledelsen av morselskapet MMG AS. Konsernsjef skal også lede og koordinere konsernets samlede virksomhet innenfor de retningslinjer, fullmakter og pålegg som styret har gitt i samsvar med lovbestemmelser, forskrifter og vedtekter. Konsernledelsen er et rådgivende og utførende organ utpekt av konsernsjefen. Konsernledelsen skal bidra til at konsernsjefens beslutninger blir fattet på et godt grunnlag og sikre implementering innenfor deres respektive ansvarsområder.

**Styring av datterselskaper**

Styring og kontroll av alle heleide selskap som inngår i konsernet skal være basert på samme styringsprinsipper, uavhengig av organisering. I heleide datterselskaper i MMG skjer løpende forvaltning av selskapets verdier primært gjennom linjen. Styrets oppgave i heleide datterselskaper er å ivareta aksjelovens krav, samt å sikre en god involvering og forankring med ansattrepresentanter der dette er aktuelt.

**Generalforsamling**

MMG avholder generalforsamlinger i tråd med reglene i aksjeloven.

**Internrevisor**

Internrevisjonen er en uavhengig, objektiv bekreftelses- og rådgivningsfunksjon som bistår styret og konsernledelsen med å ivareta deres ansvar knyttet til å føre tilsyn med virksomhetsstyring, risikostyring og internkontroll.

**Ekstern revisor**

Alle selskaper i MMG skal ha en uavhengig ekstern revisor valgt av generalforsamlingen etter innstilling fra selskapets styre. Så langt det er mulig skal det benyttes samme revisjonsselskap i alle heleide selskap i MMG. Styret skal sørge for at revisor hvert år legger frem hovedtrekkene i en plan for gjennomføring av revisjonsarbeidet. Styret skal innkalle revisor til møter for gjennomgang av årsregnskap. I tillegg skal styret gjennomgå selskapets interne kontroll med revisor.

**Fabrikktilsyn**

Bilimport og alle bilforhandlerne er underlagt sertifiseringskrav og merkestandarder fra fabrikk.

## MØLLER MOBILITY GROUP 2025

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

### Ledelse og styring

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

ØKONOMI 2025

BÆREKRAFT 2025

Det gjennomføres jevnlig tilsyn og revisjoner fra fabrikkene.

### STYRINGSPROSESSER

#### Strategiutvikling

Det følger av styrets instruks at styret sammen med konsernsjef skal etablere overordnede mål og sette kurs for å nå målene gjennom fastsettelse av strategi, handlingsplaner og målstyring. En overordnet rullerende strategiprosess som setter langsiktige strategiske og finansielle mål for konsernet skal gjennomføres. Risikovurdering skal være en integrert del i strategiutviklingsprosessen. Det defineres årlig strategiske delmål og handlingsplaner innenfor vedtatt langsiktig strategi. Den overordnede strategiplanen samt de årlige delmålene for konsernet vedtas av styret.

#### Målstyring og oppfølging

Målstyringen i MMG innebærer at det årlig settes finansielle og operasjonelle mål for konsernet som helhet, og for de ulike delene av virksomheten. Videre utarbeides det handlingsplaner for å nå målene. Volkswagen-gruppen gir tydelige rammer og krav som må innarbeides i målstyringen og handlingsplanene. De overordnede, årlige finansielle målene for MMG vedtas av styret, og målene per forretningsområde vedtas av konsernsjef sammen med konserndirektør finans og strategi. Målene brytes ned videre innenfor respektive forretningsområde så langt det er hensiktsmessig.

Løpende kontroll av virksomhetens finansielle stilling ivaretas gjennom regelmessig nøkkeltallsrapportering, månedlig regnskapsrapportering samt rullerende prognoser for inneværende og neste år som oppdateres tertialvis, eller oftere ved behov. Planlegging av langsiktig finansiering og likviditetsstyring er en integrert del av prognose-

prosessen. Det gjennomføres tertialvise Business Reviews i konsernets forretningsområder. Formålet med Business Reviews er virksomhetsstyring i form av oppfølging av handlingsplaner opp mot fastsatte mål og prognoser innenfor økonomi og finans, plan for organisasjonsutvikling, bærekraftstrategier, risikostyring og strategiske prosjekter.

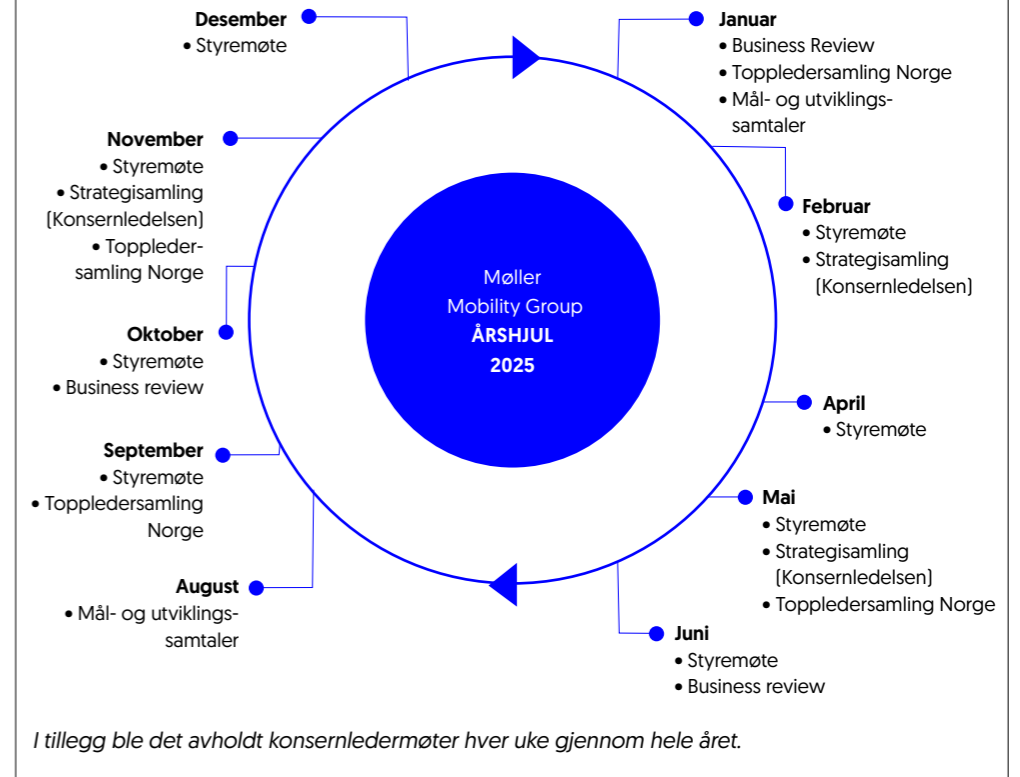
#### Organisasjonsutvikling

MMG jobber målrettet med utvikling av folk, organisasjon og kultur med en ambisjon om å være blant de mest attraktive arbeidsplassene i Norden og Baltikum – uavhengig av bransje. I tråd med konsernets strategiske prioritering «Develop our People» og ambisjonen om å bygge det beste laget for fremtiden, har vi etablert felles verdier og lederforventninger. Disse er tilgjengelig og forankret i hele organisasjonen. MMG har utviklingsprogrammer for både medarbeidere og ledere, med særlig vekt på prestasjonskultur og endringsledelse. Gjennom systematisk oppfølging av medarbeiderengasjement, inkludering og samhandling på tvers, sikres det at organisasjonen kontinuerlig utvikler sine kapabiliteter og styrker sin gjennomføringsevne.

#### Bærekraft

MMG har en ambisjon om å integrere bærekraft på tvers av alle land og forretningsområder i virksomheten. Vi skal utvikle både folk og forretning på en bærekraftig, langsiktig og ansvarlig måte. Vår ambisjon er å jobbe proaktivt for en bærekraftig verdikjede og for å minimere negative påvirkninger på miljøet. Konsernet skal være en aktiv bidragsyter til det grønne skiftet gjennom elektrifisering og fremtidsrettet mobilitet. Ved å være i forkant skal vi gjøre bærekraft til en verdidriver for hele konsernet. Ytterligere informasjon finnes i [bærekraftsdelen](#) av denne rapporten og i MMGs policy for bærekraft.

### STYRINGSPRAKSIS I MØLLER MOBILITY GROUP – ÅRSHJUL 2025



#### Rapportering av finansiell informasjon

MMG publiserer delårsrapporter hvert tertial, i tillegg til årsrapporten. Delårsrapporteringen er også en børsmelding, og det er et krav som følge av at konsernet delvis er finansiert gjennom obligasjonslån. Videre skal det publiseres børsmeldinger når det skjer vesentlige endringer i selskapet.

#### Risikostyring og internkontroll

Styret har det overordnede ansvaret for MMGs

organisering, risikostyring og internkontroll. Styret skal fortløpende vurdere innholdet i styrende dokumenter med sikte på kontinuerlig forbedring. Dokumentene tilpasses løpende virksomhetens behov og endringer i markedsforholdene. Eierskapet til hovedprosessene med tilhørende styrende dokumenter ligger hos medlemmene i konsernledelsen. Konserndirektørene skal også sikre videreutvikling av hovedprosessene, noe som skal operasjonaliseres gjennom kryssfunksjonelle team.

**MØLLER MOBILITY GROUP 2025**

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

**Ledelse og styring**

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

## ØKONOMI 2025

## BÆREKRAFT 2025

# Risikostyring

Møller Mobility Group (MMG) arbeider systematisk og helhetlig med risikostyring i alle deler av virksomheten. Formålet er å sikre måloppnåelse, samtidig som konsernet ivaretar juridiske og finansielle forpliktelser.

Internkontrollrammeverket er basert på det internasjonalt anerkjente COSO-rammeverket\*. Dette legger til rette for at risikostyring gjennomføres kontinuerlig på tvers av organisasjonen og på alle nivåer. Rammeverket bidrar til å identifisere hendelser som kan påvirke virksomheten, og sikrer at risiko håndteres innenfor konsernets risikoappetitt. Rammeverket er i samsvar med beste praksis innenfor internkontroll, og er samtidig en systematisk og effektiv måte å oppnå internkontroll på.

Bruken av rammeverket gir følgende gevinster:

- bedre evne til å tilpasse seg endringer i risikolandskapet og nye myndighetskrav
- styrket rapportering og etterlevelse av lover og regler

Årshjulet for risikostyring og internkontroll beskriver hvordan dette arbeidet gjennomføres systematisk gjennom året.

\* COSO [The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission], Internkontroll – et integrert rammeverk 2013

**DE TRE FORSVARSLINJENE**

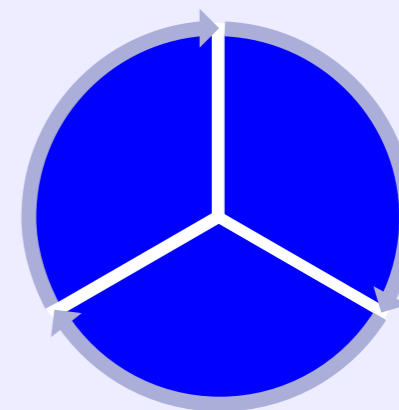
MMGs internkontrollrammeverk bygger på prinsippet om «de tre forsvarslinjer». Modellen synliggjør roller, ansvar og plikter knyttet til internkontroll, og skal bidra til at internkontrollen fungerer som forutsatt og at vi løpende tar høyde for endringer i risikobildet. [Se figur på neste side.]

• **Første forsvarslinje:** Linjeledelsen har ansvaret for den daglige risikostyringen. De skal til enhver tid påse at risikostyringen og risikospesifisering er innenfor rammene og de overordnede styringsprinsippene som er besluttet av styret eller konsernledelsen.

• **Andre forsvarslinje:** Kontrollfunksjonene omfatter controlling i forretningsområdene, kvalitets- og miljøfunksjonene, informasjonssikkerhets- og IT-sikkerhetsfunksjonen, HR-funksjonene, sentral bærekrafts- og HMS-avdeling og sentral innkjøpsavdeling (gjelder innkjøp fra «frie leverandører» som kan konkurranseutsettes, ikke innkjøp fra bilfabrikker). Disse funksjonene skal aktivt bidra med informasjon, opplæring og støtte til første forsvarslinje. De skal overvåke risiko, kvalitetssikre prosesser og

**ÅRSHJUL FOR Å SIKRE KONTINUERLIG ARBEID MED INTERKONTROLL****3. tertial**

- Interimsrevisjon gjennomføres av ekstern revisor
- Årlig risikovurdering (overordnet og prosess) og egenvurdering
- Etablering av internkontrollplan
- Rapportere til styret (risiko og internkontrollplan)
- Gjennomføre kontroller i henhold til interkontrollplan

**1. tertial**

- Styrets gjennomgang og vurdering av styrende dokumenter
- Overordnet risikovurdering og status på tiltak
- Gjennomføre kontroller i henhold til internkontrollplan
- Oppfølgingstiltak

**2. tertial**

- Overordnet risikovurdering og status på tiltak
- Gjennomføre kontroller i henhold til interkontrollplan
- Oppfølgingstiltak

## MØLLER MOBILITY GROUP 2025

Dette er Møller Mobility Group

Året i tall

Historien 1936–2025

Konsernsjefen har ordet

Slik skaper vi verdier

### Ledelse og styring

Eierstyring og selskapsledelse

Risikostyring

## ØKONOMI 2025

## BÆREKRAFT 2025

følge opp kontrollaktiviteter og avvik innenfor sine respektive områder. Controllingfunksjonen har ansvar for å sikre aktiv risikostyring gjennom sammenstilling og jevnlig oppdatering av risikomatrise med tilhørende tiltaksplan.

- **Tredje forsvarslinje:** For å styrke forbedringsarbeidet knyttet til internkontroll har MMG valgt å samle internrevisjon og andre sentrale kontrollfunksjoner i den sentrale avdelingen for konsernkompetanse og strategisk risikostyring. Denne løsningen innebærer en styrket tredje forsvarslinje og gir økt koordinering, bedre ressursutnyttelse og en mer helhetlig tilnærming til internkontroll og risikostyring.

Som tredje forsvarslinje skal funksjonen understøtte styret og ledelsens ansvar, og har både rett og plikt til å rapportere direkte til styret. Funksjonen skal bidra ved gjennomføring av internrevisjon og internkontroll, og sørge for uavhengig internrevisjon ved behov eller ønske fra styret. Funksjonen skal overvåke at internkontroll er målrettet, effektiv og fungerer som forutsatt.

Avdelingen har ansvar for risikostyringsprosessen og overordnet å legge til rette for/sikre etterlevelse av lover og regler. Juridisk funksjon skal ha fagansvaret for juridisk rådgivning til MMG-konsernet.

### SENTRALE RISIKOFAKTORER I 2025

MMG utfører regelmessige risikovurderinger basert på identifikasjon av risikoer, vurdering av sannsynlighet og konsekvens, og oppfølging gjennom risikomatriser.

I 2025 har sentrale risikofaktorer vært knyttet til usikre rammebetingelser som følge av avgift-

sendringer, samt høy konkurranseintensitet i det norske nybilmarkedet. Det jobbes aktivt for å sikre konkurransekraft gjennom prisposisjonering, kampanjer og god likviditetsstyring, i tillegg til forsterket fokus på å forbedre kundeopplevelsene.

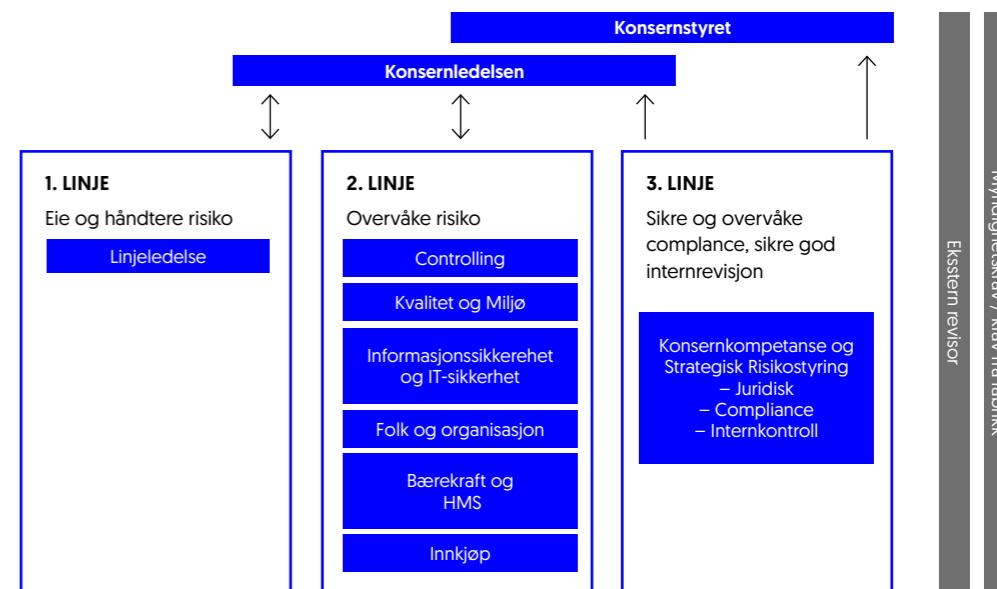
Arbeidet med transformasjonsprogrammet DRiVe pågår for fullt, med utskifting av kjerne-system og flere digitale initiativer. Et så omfattende program innebærer risiko for forsinkelser, driftsutfordringer, kapasitetsbegrensninger og økte kostnader. Det legges stor vekt på programstyring og å sikre tydelig eierskap og tilstrekkelige ressurser.

Vi ser også risiko knyttet til fallende servicemarkedsbehov for elbiler. Konsernet arbeider med å sikre effektiv verkstedsdrift og økt tilgang gjennom nye konsepter.

I et urolig verdensbilde ser vi også risiko knyttet til makroøkonomiske og geopolitiske forhold som leverandørkjedeutfordringer, endrede rammebetingelser, tollendringer og et volatilt valutamarked. Konsernet jobber aktivt med scenarioanalyser og beredskapsplaner for å være forberedt på både positive og negative endringer. Regulatoriske endringer på nasjonalt og på europeisk nivå representerer både muligheter og utfordringer. Dette gjelder blant annet konsekvenser av skatt- og avgiftsendringer i MMGs markeder, samt endringer i EUs sanksjonssystem for bilprodusenter.

Bærekraftsrelaterte risikoer og muligheter blir vurdert i den årlige analysen av dobbel vesentlighet, som redegjort for i [bærekraftsdelen av denne rapporten](#).

## DE TRE FORSVARSLINJENE I MØLLER MOBILITY GROUPS RISIKOHÅNDTERING



---

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

---

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

---

BÆREKRAFT 2025

---



**Møller Mobility Group**  
**Økonomi 2025**

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Finansiell styrke i et marked i endring

Møller Mobility Group (MMG) leverte i 2025 solide resultater i et fortsatt krevende marked. God innsats og samhandling på tvers av konsernet, også med fokus på finansiell disiplin, har styrket konsernets økonomiske posisjon og gir oss strategisk handlingsrom til å navigere i en bransje i rask utvikling.



**MEHRDAD AMINI**  
konserndirektør finans og strategi

2025 ble nok et godt år, med tydelig fremgang på flere viktige operasjonelle og finansielle prioriteringer. Konsernets samlede omsetning endte på 49,5 milliarder kroner, opp 26 prosent fra året før, først og fremst drevet av sterke nybilmarkeder i Norge og Baltikum. Resultat før skatt endte på 1.543 millioner kroner, en økning på 22 prosent, i et marked fortsatt preget av marginpress og et krevende servicemarked i Norge.

Resultatene i 2025 bidro til å forsterke vår solide økonomiske posisjon, med en sterk balanse og god likviditet. Dette gir oss trygghet i en mer uforutsigbar omverden, og samtidig et betydelig strategisk handlingsrom. En solid finansiell posisjon gir fleksibilitet til å manøvrere når markedet svinger, gripe muligheter når de oppstår og likevel holde fast ved langsiktige ambisjoner og nødvendige investeringer. Det så vi et godt eksempel på høsten 2025, da vi som et samlet Møller var godt posisjonert for å svare på det brå etterspørselsrushet som fulgte etter myndighetenes innføring av høyere elbilmoms i Norge fra og med 1. januar 2026.

I et fortsatt krevende marked preget av prispress,

sterk konkurranse og raske endringer viste vi evne til å skape resultater. Gjennom kostnadskontroll og et tydelig fokus på å optimalisere driften og kapitaldisiplin på tvers av konsernet, har vi lyktes godt med å redusere kapitalbindingen gjennom året. Dette har forsterket kontantstrømmen og økt MMGs finansielle handlingsrom til videre utvikling.

**«Med sterke merkevarer, dyktige medarbeidere og en tydelig strategi, er vi godt rustet for de utfordringene og mulighetene som ligger foran oss.»**

Med sterke merkevarer leverte MMG gode resultater på tvers av våre markeder. Virksomheten i Baltikum bidro med sterk topplinjevækst og god utvikling i markedsandeler på nybil, mens Sverige viste god utvikling i både servicemarkedet og markedsandeler på nybil. Geografisk diversifisering og en attraktiv produktportefølje – med

flere spennende nyheter på trappene i 2026 – gjør oss bedre rustet til å håndtere både kortsiktige svingninger og mer langsiktige endringer i markedene vi opererer i.

En ambisiøs bærekraftstrategi har bidratt til å styrke konsernets markedsposisjon, særlig i Norge, der MMG i flere år har vært en tydelig pådriver for elektrifisering av bilparken. Dette er en posisjon vi vil videreutvikle også fremover, og i tett samarbeid med Volkswagen-gruppen legges grunnlaget for sunne økonomiske resultater over tid. Bærekraft er også en viktig premisse i utviklingen av nye lokasjoner, både når det gjelder logistikkanlegg, forhandlere og frem mot 2028 også vårt nye hovedkontor – noe som har stor betydning både for kunder og medarbeiderne våre.

MMG leverer også for 2025 et fullstendig og attestert klimaregnskap i tråd med GHG-protokollen. Konsernets utslipp er i høy grad knyttet til nybilvolumene, og økte følgelig fra 2024 til 2025 med 28,7 prosent. Økningen reflekterer særlig utslippene knyttet til produksjonsfasen. Samtidig bidrar den økende elektrifiseringen av bilparken

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

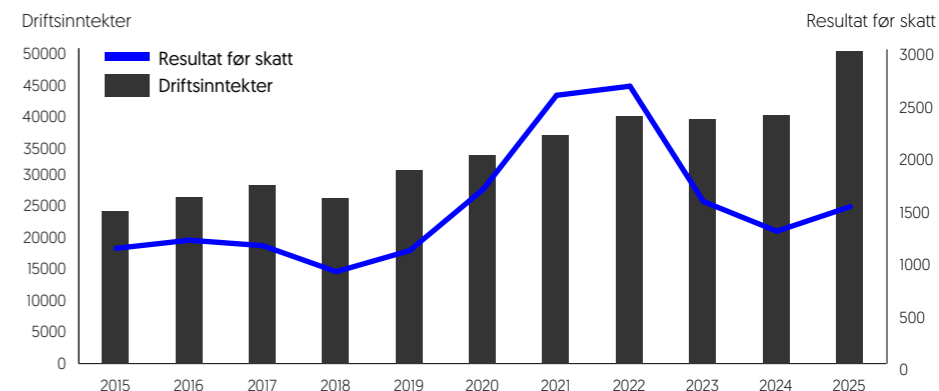
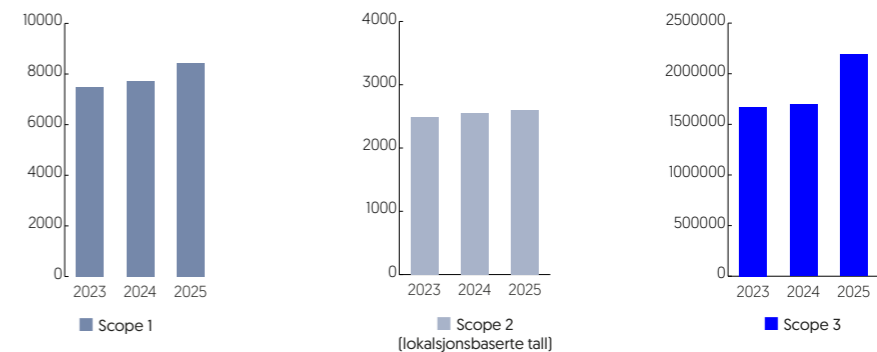
**BÆREKRAFT 2025**

til den nødvendige klimaomstillingen i samfunnet. Fremover vil MMG fortsatt jobbe systematisk med tiltak for å redusere utslipp knyttet til vår drift og verdikjede.

**UTSIKTER FOR 2026**

Konsernet har forventninger om et solid totalmarked i 2026, med prognoser om 160.000–170.000 personbiler og 29.000 varebiler i Norge. Samtidig må vi legge til grunn fortsatt geopolitisk uro, sterk konkurranse og marginpress. Vi ser samtidig utsikter til en fortsatt god utvikling i bruktbilmarkedet, og arbeider målrettet for å øke bidraget fra servicemarkedet i Norge. Manglende rammebetingelser for elektrifisering og en mer krevende økonomisk situasjon gjør markedet mer uforutsigbart i både Sverige og Baltikum – likevel med flere lyspunkter.

Den globale bilindustrien er i betydelig endring. Høy omstillingstakt, nye aktører og rask teknologiutvikling gjør at MMG prioriterer å kombinere effektiv drift med målrettet transformasjon. Det inkluderer å levere gode kundeopplevelser, forsvare markedsposisjonen, gjennomføre prioriterte prosjekter og finansiell disiplin på tvers av virksomheten. Med god kontroll på kostnadene og en solid balanse ser vi frem til å gripe nye strategiske muligheter og levere godt i 2026.

**RESULTATER 2015–2025 (tall i mill.NOK)****UTSLIPP 2023–2025, SCOPE 1, 2 OG 3**(målt i tCO<sub>2</sub>e)

## ØKONOMI 2025

[CFO har ordet](#)[Styret i Møller Mobility Group](#)[Styreleder har ordet](#)[Årsberetning 2025](#)[Regnskap og noter 2025](#)[Revisors beretning](#)

## BÆREKRAFT 2025

# Styret i Møller Mobility Group (per april 2026)



**Øyvind Schage Førde** [1973]  
Styreleder og eier



**Harald Møller** [1958]  
Styremedlem og eier



**Jon Morten Møller** [1960]  
Styremedlem og eier



**Anne Catrine Møller** [1962]  
Styremedlem og eier



**Laxmi Akkaraju** [1969]  
Styremedlem



**Geir Karlsen** [1965]  
Styremedlem



**Anne Dingstad** [1981]  
Styremedlem

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Dare to Move i en tid med økt usikkerhet

2025 var et år der Møller Mobility Group [MMG] leverte gode resultater og tok viktige steg i *Dare to Move*-strategien. I en bransje i rask endring blir tilpasningsdyktighet og samspill på tvers stadig viktigere, samtidig som verdigrunnlaget må ligge fast som rettesnor for prioriteringer og beslutninger.



## ØYVIND SCHAGE FØRDE

eier og styreleder i Møller Mobility Group og i eierselskapet Aars

Markedet og rammevilkårene i bilbransjen skifter raskere enn før. Det gjelder ikke bare teknologi og kundebehov, men også økonomi, geopolitikk og reguleringer. Når usikkerhet blir den nye normalen, blir behovet for robusthet større. Evnen til å tilpasse seg og endre seg er en forutsetning for å lykkes. Det er dette *Dare to Move*-strategien handler om: å ha mot til å utvikle oss og stå i nye tider, samtidig som vi tar vare på det som historisk har gjort oss gode.

I et slikt landskap blir helhet viktigere enn noen gang. Det er i summen av verdikjeden – når man jobber sammen på tvers av hele MMG, sammen med leverandører og øvrige partnere – at vi kan skape mest verdi, både for kundene og for konsernet. Gjennom 2025 har organisasjonen tatt viktige skritt for å jobbe enda tettere og bedre sammen som ett Møller. Det er avgjørende for å få ut den fulle kraften som ligger i kompetansen, kapasiteten og fellesskapet vårt.

Høsten 2025 ga et tydelig eksempel på dette, da avgiftsendringen som ble annonsert i oktober utløste behov for rask handling. Vi mobiliserte med høy intensitet og tydelige felles prioriterin-

ger. Folkene våre sto på for å levere flest mulig biler før året omme, og vi er utrolig takknemlig for alle som brettet opp ermene – også i romjulen, og tok ekstravakter for å få oss helt over målstreken. Det vitner om god lagånd, og resultatene viser at vi lyktes godt – både på markedsandeler, topp- og bunnlinje. Erfaringen bekrefter et viktig poeng: Vi lykkes best når vi jobber sammen på tvers og når medarbeidere er villige til å strekke seg litt ekstra for laget. Vi vil rette en stor takk til absolutt alle medarbeidere for innsatsen lagt ned i 2025. Hver og én av dere spiller en viktig rolle for å nå målene vi har satt oss.

Endringstakten gjør det samtidig viktigere enn noen gang å investere i mennesker og kultur. De gode resultatene i medarbeiderundersøkelsen «Great Place to Work» betyr mye: trivsel og motivasjon er helt avgjørende for å lykkes – både i hverdagen og når konsernet skal utvikle seg videre.

Engasjerte og fornøyde medarbeidere har også bedre forutsetninger for å ta imot kundene våre på en god måte. Kundearbeidet har i 2025 hatt høy prioritet, og vi ser klare indikasjoner på at kraftsamlingen gir resultater. Det er både gledelig og viktig,

men samtidig må vi være ærlige på at vi fortsatt må heve oss flere hakk for sikre at forbedringene merkes i hvert eneste møte med kunden.

Verdigrunnlaget utviklet gjennom 90 år skal også fremover gi retning til gode forretningsbeslutninger. Det gjelder også de store strategiske valgene. Beslutningen om å satse på elektriske biler i Norge fra og med 2024 ble tatt fordi vi mente det var riktig for både klimaet og forretningen. Det har vist seg å være en god beslutning, og vi skal fortsette å vise vei på bærekraft. Det gjelder også sosial bærekraft: MMG skal være en positiv bidragsyter til samfunnet og skape verdier utover rollen som arbeidsgiver. Utenforskap er en samfunnsutfordring som angår oss alle, og gjennom Møller Medvind har vi lenge gått i bresjen for et inkluderende arbeidsliv. I 2025 ble Møller Medvind en del av Møller Bil, samtidig som vi jobber for at arbeidsinkludering nå skal bli en mer integrert og verdiskapende del av virksomheten.

Med tydelig retning, verdier og god samhandling, mener vi at MMG er godt rustet til å skape ansvarlig, lønnsom og bærekraftig utvikling i årene som kommer.

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Årsberetning 2025

## KONSERNETS ART, OMFANG OG LOKALISERING

Kjernevirksomheten til Møller Mobility Group (MMG) er import, salg, service, finansiering og skadereparasjoner av bilmerkene Volkswagen, Volkswagen Nyttekjøretøy, Audi, Škoda, SEAT og Cupra. I tillegg kommer salg og service av Porsche. Virksomheten er lokalisert i Norge, Sverige, Danmark (Hyre), Estland, Latvia og Litauen. Ambisjonen til MMG er å være en ledende leverandør av bærekraftig mobilitet, og målet er å skape verdier for kunder, medarbeidere, eiere og samarbeidspartnere. Helt siden Harald Aars Møller startet egen bilvirksomhet i 1936, har grunnverdiene åpen og ærlig, initiativrik, omtenkfull og tydelig stått sentralt i virksomheten.

MMG har en stolt historie – med 90 års erfaring i bilbransjen og er i dag en ledende bilgruppering i Norden og Baltikum. Resultatene er skapt av eiere, ledelse og medarbeidere som har tatt initiativ. Samtidig står konsernet nå overfor flere omfattende endringer som vil kreve en helt annen omstillingskraft. Med visjonen *Dare to Move* som retningsgiver, er konsernets ambisjon å bli en ledestjerne på fremtidens mobilitet i Europa, som den fremste aktøren i det første fullelektriske bilmarkedet i verden. Det vil stille høye krav til omstilling og samhandling i årene som kommer.

MMG eies av Aars AS, Møller-familiens familie-kontor og investeringselskap. Aars AS eier også Møller Eiendom, som eier en stor andel av MMGs bilanlegg.

MMG styres gjennom en konsernledelse bestående av representanter fra Harald A. Møller (bilimport Norge), Møller Bil (bilforhandlere i Norge og Sverige), Baltic Operations (import- og forhandlervirksomhet i de tre baltiske landene) og Volkswagen Møller Bilfinans (bilfinansiering), samt funksjoner for finans og strategi, folk og bærekraft og teknologi (Møller Digital). For økt effektivitet og langsiktig verdiskaping jobber forretningsområdene i stadig grad sammen som ett Møller, også med fellesfunksjoner som ivaretar stordriftsfordeler på tvers. Konsernet følger i all hovedsak Norsk utvalg for eierstyring og selskapsledelse (NUES) sine anbefalinger når det gjelder prinsipper og praksis vedrørende foretaksstyring. Dette er nærmere beskrevet i [eget avsnitt i årsrapporten](#).

### Harald A. Møller (Bilimport Norge)

Harald A. Møller AS er Norges ledende bilimportør, med en markedsandel på nybil på godt over 20 prosent og over 34 prosent på nyttekjøretøy. Selskapet importerer merkene Volkswagen personbil, Volkswagen Nyttekjøretøy, Audi og Škoda, som alle har solide markedsandeler i Norge. Selskapet er også importør av Cupra, som selges direkte fra importør til sluttkunde. Harald A. Møller AS er kjedeleder for alle bilmerkene og håndterer i tillegg logistikk av biler, deler og tilbehør for alle forhandlere i Norge.

### Møller Bil (Bilforhandlere i Norge og Sverige)

Bilforhandlerne i Norge og Sverige er samlet i ett forretningsområde, delt inn i fire geografiske

regioner: Stor-Oslo, Vest, Midt og Sverige, hvor Sverige utgjør en egen, mer autonom region. I Norge er det etablert felles program- og støttefunksjoner innen nybil, bruktbil, servicemarked, skadesenter, markedsføring og eiendom. Sverige er organisert med egen administrasjon og egne funksjoner, mens HR og økonomi er samordnet på tvers av Møller Bil Norge og Sverige. Forhandlerens virksomhet består av salg av nye og brukte biler, mekaniske verksteder, delesalg og skadeverksteder.

I Norge eier Møller Bil en betydelig del av det norske forhandlernettet. Med 43 forhandlere, inkludert tre Porsche-forhandlere i Stor-Oslo, og 15 spesialiserte skadesentre spredt over hele landet er Møller Bil Norges største bilforhandlerkjede. For Volkswagen og Audi dekker Møller Bil om lag 60 prosent av markedet, med hovedvekt på de største byene. For Škoda er andelen cirka 50 prosent.

Konsernets bilforhandlere i Sverige er også organisert som en kjede under navnet Møller Bil. Kjeden består av 15 forhandlere av Volkswagen, Audi, Škoda, SEAT, Cupra, Volkswagen Nyttekjøretøy og Porsche. Med unntak av en Audi-forhandler i Göteborg ligger de øvrige i Mälardalen, og alle forhandlerne har en felles administrasjon i Uppsala. Møller Bil Sverige står for omtrent 10 prosent av salget til den svenske importøren.

### Baltic Operations

Konsernets import- og forhandlervirksomhet i de baltiske landene ble i 2025 samlet under en felles

ledelse. Møller Baltic Import importerer Volkswagen personbil og Volkswagen Nyttekjøretøy til alle de baltiske landene, og Audi til Latvia og Litauen. Importøren er lokalisert i Riga. Forhandlerne i Baltikum er organisert likt som i Norge og Sverige under navnet Møller Auto. Kjeden har en felles ledelse for de tre landene som er lokalisert i Riga. Møller Auto består av 11 forhandlere som i hovedsak ligger i de tre hovedstedene Riga, Tallinn og Vilnius.

### Møller Mobility Services

Møller Mobility Services (MMS) omfatter konsernets virksomhet innenfor mobilitetsløsninger og bilholdstjenester. Forretningsområdet består av konsernets eierskap i bildelingsselskapet Hyre, dekkhotellkjeden Mitt Dekkhotell, bilvaskkjeden Bildusjen samt mindre eierandeler i bruktbilselskapet Rebil og logistikkelskapet Gire.

Mobilitetselskapet Hyre ble startet i 2017 da MMG gikk sammen med dyktige gründere med mål om å gjøre det enklere å leie enn å eie bil. Konsernet eier totalt 87 prosent av selskapet direkte og indirekte. Bildeling og -utleie blir stadig mer tilgjengelig, og vi ser en økende etterspørsel fra brukersiden. Hyre økte brutto omsetning med 10 prosent i 2025 til rett i underkant av 440 millioner kroner, drevet av vekst i Norge og Sverige – også med etablering på Norges største flyplasser i 2025.

Mitt Dekkhotell tilbyr moderne og effektive dekkhotell, og har et strategisk samarbeid med Møller Bil. I takt med at bilparken blir elektrisk

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

øker dimensjonen på gjennomsnittlige dekk, og etterspørselen etter enkle og effektive dekkhotell øker. Kjeden består nå av 7 dekkhotell på Østlandet og i Bergensregionen, og omsetningen fra driftsselskapene økte med ca. 15 prosent i 2025. MMG eier 45 prosent av Mitt Dekkhotell-kjeden.

Bilvask-kjeden Bildusjen tilbyr skånsom, effektiv og børsteløs bilvask og består av 36 vaskehaller fordelt på 22 lokasjoner i Drammensregionen, Vestfold, Østfold, Agder og Oslo. Selskapet etablerte flere nye vaskehaller i 2025 og er godt posisjonert for videre vekst i 2026. MMG eier 80 prosent av selskapet.

Konsernet har mindre eierandeler i bruktbilplattformen Rebil samt logistikkaktøren Gire. Rebil tilbyr en digital plattform for kjøp og salg av brukte biler. Digitaliseringstrenden medfører en sterk innovasjonstakt på området. MMG eier totalt 19,1 prosent av selskapet direkte og indirekte. Gire selger flyttetjenester for bilbransjen. MMG eier 15,2 prosent av selskapet.

**Volkswagen Møller Bilfinans**

Volkswagen Møller Bilfinans har virksomhet innen bilfinansiering i Norge. Selskapet eies med 51 prosent av Volkswagen Financial Services AG og 49 prosent av MMG. Selskapet tilbyr lån og leasingprodukter samt forsikring tilknyttet de respektive forhandlernes salg av nye og brukte biler.

**MAKROØKONOMI OG RAMMEBETINGELSER**

De makroøkonomiske rammebetingelsene var også i 2025 krevende, med et fortsatt høyt rentenivå og høy inflasjon. Samtidig så vi tegn til bedring gjennom året. Høyere reallønnsvekst styrket husholdningenes kjøpekraft, selv om usikkerheten i markedet vedvarte.

Etter en forholdsvis rolig start på året, tok det norske bilmarkedet seg opp under og etter sommeren, samtidig som konsernet leverte godt på tvers av importør og merkene, forhandlersiden og logistikkvirksomheten. Myndighetenes annonserte avgiftsendring i Norge fra og med 1. januar 2026 bidro til ytterligere fart i salget i tredje tertial.

Det norske personbilmarkedet endte i 2025 på 179.550 biler mot 128.691 biler året før, som tilsvarer en økning på nærmere 40 prosent. I et rekordstort norsk personbilmarked økte MMG markedsandelen fra 20,3 til 22,9 prosent. Volkswagen ble igjen landets nest mest solgte personbilmerke, og økte samtidig markedsandelen til 13,3 prosent. Også det norske markedet for lette varebiler vokste, og endte på 29.650 biler. Med fullelektriske Volkswagen ID. Buzz som flaggskip, forsvarte konsernet posisjonen som markedsleder – med en markedsandel på 34,3 prosent.

I Sverige vokste personbilmarkedet marginalt, til totalt 272.998 registrerte biler i 2025. Samtlige av våre personbilmerker økte i perioden, men også her var det Volkswagen som stod for den største økningen med en markedsandel på 14,2 prosent. Markedet for nyttekjøretøy falt til 33.458 registrerte kjøretøy. Til tross for et lavere marked, økte Volkswagen Nyttekjøretøy sin markedsandel fra 28,3 til 31,1 prosent i 2025.

I Baltikum vokste det samlede personbilmarkedet med 6,4 prosent til 77.728 registrerte biler. Med et rekordhøyt antall faktureringer i 2025, særlig drevet av nybilsalget i Latvia og Litauen, økte MMG sin markedsandel fra 15,2 til 19,6 prosent. I et totalmarked for nyttekjøretøy som falt med 11 prosent til 9.081 kjøretøy, gikk MMGs markedsandel marginalt ned til 10,1 prosent.

Etterspørselen etter brukte biler har vært høy gjennom året i Norge, som endte med rekordhøye volumer. Bruktbilmarkedet var krevende i Sverige og Baltikum i 2025. I Sverige endte brukte biler på nivå med fjoråret, mens Baltikum leverte noe lavere volum, som primært skyldes lavere etterspørsel i Estland.

Tilgangen på servicemarkedet har i 2025 vært noe lavere enn fjoråret, som var et år med høy andel garantiarbeid. Tilbakegangen er drevet av lavere omsetning i Norge, mens omsetningen i Baltikum og Sverige var høyere enn fjoråret.

Det gunstige avgiftssystemet for elektriske biler i Norge er en sentral årsak til at Norge fortsatt leder an i elektrifiseringen av personbilflåten i Europa og verden. Dette speiles i at MMG fortsatte å øke elbilandelen for både personbil og nyttekjøretøy i Norge også i 2025. Elbilandel for konsernets personbilsalg i Norge økte fra 92,3 prosent i 2024 til 98,7 prosent i 2025, og fra 41,1 til 62,1 prosent i samme periode for nyttekjøretøy. Etter en nedkjøling i elbilsalget i Sverige i 2024, tok elbilsalget i Møller Bil Sverige seg opp i 2025. Elbilandelen på personbil økte fra 36,8 til 45,6 prosent, mens elbilandelen på nyttekjøretøy økte med over 13 prosentpoeng fra 16,3 til 29,5 prosent. Elbilsalget i Baltikum viste derimot noe tilbakegang i 2025, med en reduksjon i elbilandel fra 6,7 til 4,5 prosent på personbil og fra 3,2 til 2,1 prosent på nyttekjøretøy.

**ÅRSREGNSKAPET**

Konsernet oppnådde et resultat før skatt på 1.543 millioner kroner i 2025 mot 1.266 millioner i 2024, opp 22 prosent fra fjoråret. Resultatforbedringen var primært drevet av økte nybilvolumer i Norge og Baltikum. Resultatgraden falt i samme periode

marginalt, fra 3,2 til 3,1 prosent, i hovedsak drevet av utviklingen i servicemarkedet i Norge, et utfordrende bruktbilmarked i Sverige og Baltikum, samt økte kostnader. Forhandlerleddet i Norge, Sverige og Baltikum leverte i sum en resultatøkning fra fjoråret. Høye nybilvolumer bidro også til en solid resultatvekst for den norske importørvirksomheten. Importleddet i Baltikum hadde også et høyt antall registreringer, og samlet sett leverte virksomheten i Baltikum et godt resultat, med noe lavere marginer enn året før. MMS endte i 2025 med et noe lavere resultat enn året før, særlig drevet av en ambisiøs vekststrategi i Hyre.

Konsernet leverte en rekordhøy omsetning på 49,5 milliarder kroner i 2025, mot 39,4 milliarder kroner i 2024. Dette er en økning på hele 26 prosent. Økningen i omsetningen kan primært forklares med høye nybilvolumer i Norge og Baltikum. Omsetningen i Sverige endte på nivå med fjoråret. Omsetningen fra brukte biler økte i Norge og Sverige, men viste noe tilbakegang i Baltikum. Omsetningen fra servicemarked ble noe redusert sammenlignet med et fjorår der andelen garantiarbeid var høy.

Konsernets underliggende kostnader var seks prosent høyere enn fjoråret, justert for oppkjøpt virksomhet og strategisk vekst i MMS. Kostnadsveksten var primært knyttet til økning i faste kostnader, husleie og personal, samt volumkostnader innen servicemarkedet og nybil. Det er høy aktivitet i det digitale transformasjonsprogrammet DRIVe, og det har i perioden blitt gjennomført tester, piloteringer og opplæring i forkant av videre utrulling i nettverket. Finansresultatet endte noe høyere enn fjoråret, som primært skyldes et sterkere valutaresultat.

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

**Kontantstrøm fra drift, investeringer og finansiering**

Kontantstrøm fra drift endte i 2025 på 3,2 milliarder kroner mot 983 millioner kroner i fjor. Varebeholdningen i konsernet endte per årsslutt på 5,3 milliarder kroner, hvilket tilsvarer en nedgang på 413 millioner kroner fra fjoråret. Reduksjonen skyldes primært reduserte nybillagre, som følge av en høy utleveringstakt på nybil inn mot årsskifte. Med fokus på kapitaldisiplin og arbeidskapitaloptimalisering ble kundefordringene redusert med 165 millioner kroner mot fjoråret. Leverandørgjelden økte i samme periode med 610 millioner. Totalt sett resulterte dette i en vesentlig reduksjon i konsernets arbeidskapital, fra 5,3 milliarder per årsslutt i fjor til 3,8 milliarder i år.

Kontantstrøm fra investeringer var negativ med 536 millioner kroner i 2025, mot negative 489 millioner kroner i fjor. Investeringene bestod i hovedsak av utvikling av digitale løsninger og oppgraderinger av forhandleranlegg.

MMG hadde per 31.12. en netto rentebærende gjeld på 499 millioner kroner. Konsernet har to syndikatlån med trekkrammer på totalt 3,5 milliarder kroner, som forfaller i desember 2027. Begge syndikatlånene har samme struktur og er bærekraftslenkede rammeavtaler med fleksible trekk for å finansiere løpende svingninger i arbeidskapitalen. I tillegg har konsernet et obligasjonslån på 600 millioner kroner, hvor selskapet har tilbakekjøpt 205 millioner kroner. Obligasjonslånet forfaller i mars 2026. Ved utgangen av 2025 var det trukket 1,3 milliarder kroner i syndikatlån og bankinnskudd på 1,2 milliarder kroner. Likviditeten og finansieringssituasjonen forblir solid.

For å optimalisere egenkapitalen og styring

av likviditeten gjennom året, vurderer MMG utbytte hvert tertial. I 2025 ble det utbetalt utbytte på 615 millioner kroner, hvor 5 millioner kroner var utbetaling av utbytte avsatt i 2024. Det er avsatt et utbytte på 900 millioner kroner per årsslutt. Egenkapitalandelen er på 35,8 prosent.

**Forpliktelser, renterisiko og valutarisiko**

Konsernets forhandlere hadde per 31.12.25 en total gjenkjøpsforpliktelse på 7,4 milliarder kroner. Dette tilsvarer en økning på 20,2 prosent fra fjoråret. Gjenkjøpsforpliktelsen er knyttet til fremtidige tilbakekjøp av leasingbiler. Det foreligger til enhver tid en markedsmessig risiko knyttet til fremtidig markedspris for brukte biler. Vurdering av gjenkjøpsporteføljen gjøres årlig, hvor det avsettes til tap for alle gjenkjøpsbiler hvor fremtidig verdi av bilen vurderes å være lavere enn gjenkjøpsprisen. Gjenkjøpsavsetningen er økt noe i 2025. Styret er av den oppfatningen at risikoen er under kontroll basert på dagens finansielle stilling og markedsforhold.

Konsernet har garantiforpliktelser knyttet til biler solgt og levert av Harald A. Møller AS. Garantiorordningene mot de ulike produsentene varierer. Det gjøres løpende vurderinger av forpliktelsen basert på historiske garantikostnader og forventning om fremtidig utvikling.

Med en stadig økning i salget av ladbare biler øker også behovet for håndtering av gamle lithiumbatterier. MMG har ansvaret for alle biler solgt før 2020. Volkswagen-konsernet har overtatt det økonomiske ansvaret for alle biler solgt fra og med 2020. Konsernet gjør løpende vurderinger av sin historiske forpliktelse. Per 31.12.2025 har konsernet en total avsetning på 169 millioner

kroner knyttet til dette, hvilket tilsvarer en reduksjon på 2,5 prosent fra fjoråret.

MMG har et obligasjonslån og to syndikatlån med flytende rente, hvilket medfører ekspone-ring for svingninger i rentenivå. For å begrense renterisikoen er deler av gjelden sikret gjennom renteswaper. Per 31.12.25 er det inngått renteswap-avtaler på 1,1 milliarder kroner, som sikrer hele konsernets netto rentebærende gjeld per årsslutt.

Ved import av biler og deler i Harald A. Møller er transaksjonsvalutaen euro, med unntak for import av Škoda, hvor betaling skjer i norske kroner. Det er etablert ulike valutaavtaler med fabrikken som regulerer valutarisiko. Det er fabrikken som i all vesentlighet bærer den langsiktige valutarisikoen. MMG har en kortsiktig valutaeksponeering i kredittiden, samt en langsiktig strategisk risiko knyttet til Euro-området fremtidige konkurranseevne. Det benyttes i hovedsak spot- og terminkontrakter, samt valutaopsjoner, for å begrense denne valutarisikoen for konsernet. Konsernet har også en valutarisiko knyttet til eierskap i svenske og baltiske selskaper. Denne risikoen reduseres dog av at disse selskapene finansieres i lokal valuta. Forventet utbytte fra utenlandske selskaper sikres ved valutaterminer frem til tidspunkt for utbetaling. Utover dette foretas ikke ytterligere egenkapitalsikring.

**FORRETNINGSOMRÅDENE**

**Harald A. Møller (Bilimport Norge)** økte i 2025 omsetningen med 39 prosent fra 18 til 25 milliarder kroner. Resultatet før skatt endte på 1.281 millioner kroner, en oppgang på 63 prosent fra fjoråret.

Både omsetnings- og resultatveksten var pri-

mært drevet av økt nybilsalg med en meget sterk avslutning på året etter endringer i avgiftssystemet. Ordreinngangen viste i 2025 en positiv utvikling sammenlignet med 2024. Omsetning fra salg av deler var på nivå med fjoråret, med en økning på tilbehør. Underliggende kostnadsvekst var i hovedsak drevet av en økning i husleie etter åpning av nytt logistikkcenter i Drammen oktober 2025, samt høyere markedsføringskostnader.

**Møller Bil (Bilforhandlere i Norge og Sverige)**

økte omsetningen fra fjoråret med 22 prosent fra 25 til 30 milliarder kroner i 2025. Omsetningsveksten er i hovedsak drevet av økte salgsvolumer for både nye og brukte biler i Norge, mens Sverige leverer en omsetning på nivå med fjoråret.

Resultat før skatt i Møller Bil endte med et overskudd på 151 millioner kroner i 2025, mot et overskudd på 105 millioner kroner i 2024. Dette tilsvarer en økning på 44 prosent. Resultatforbedringen er primært drevet av økte salgsvolumer av nye biler i Norge. Utviklingen for Møller Bil-forhandlerne i Sverige var flat, mens Porsche-forhandlerne i både Norge og Sverige opplevde et krevende år. Fokus og oppfølging ga en moderat underliggende utvikling i kostnader, sett i lys av den kraftige volumøkningen i et marked med sterkt prispress.

**Baltic Operations (Bilimport og bilforhandlere i Baltikum)**

økte omsetningen med 23 prosent, fra 6,6 til 8,1 milliarder kroner. Omsetningsveksten er primært drevet av rekordhøye nybilvolumer. Resultat før skatt endte på 253 millioner kroner i 2025 mot 256 millioner kroner i fjor. Resultatgraden falt i samme periode fra 3,9 prosent til 3,1 prosent, som i hovedsak skyldes lavere marginer

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

**BÆREKRAFT 2025**

på nye og brukte biler. Importørvirksomheten leverte et resultat på 173 millioner kroner mot 154 millioner kroner i fjor, mens forhandlervirksomheten leverte et resultat på 80 millioner kroner mot 102 millioner kroner i fjor. Underliggende kostnadsvekst var moderat og drevet av volumkostnader knyttet til nybilsalg. Det ble i 2025 gjennomført en organisasjonsendring i Baltikum, der import- og forhandlervirksomheten ble knyttet tettere sammen for mer effektiv drift.

**Møller Mobility Services** leverte en omsetning på 500 millioner kroner mot 437 millioner i fjor, en økning på 15 prosent. Resultat før skatt endte med et underskudd på 51 millioner kroner mot 27 millioner kroner i fjor. Nedgangen i resultat er drevet av svakere resultater i Hyre.

Mobilitetsselskapet Hyre hadde god utvikling i alle markeder, med Sverige som den ledende vekstdriveren, med mer enn 60 prosent vekst i antall leiedøgn. I Norge leverte Hyre et positivt resultat, mens betydelige investeringer i flyplasssegmentet samt vekstinvesteringer i Danmark og Sverige bidro til et negativt resultat på 27 millioner kroner for Hyre-gruppen totalt, mot positive 1 millioner året før.

Bildusjen og Mitt Dekkhotell fortsatte sin vekst drevet av økt kapasitet og sterk kommersiell utvikling.

**Volkswagen Møller Bilfinans** bidro med 163 millioner kroner til konsernets resultat, mot 160 millioner i 2024. Selskapet hadde en god utvikling i antall finansierte biler, med økte nybilvolumer som viktigste driver.

**PERSONAL, ARBEIDSMILJØ, MILJØ OG SAMFUNNSANSVAR**

Ved utgangen av 2025 var det samlede antallet medarbeidere i konsernet 4.632, en reduksjon fra 4.641 medarbeidere i 2024. Sverige hadde 605 medarbeidere, de tre landene i Baltikum til sammen 688 medarbeidere, Danmark hadde fem medarbeidere og i Norge var det 3.334 medarbeidere. Kvinneandelen i konsernet var ved utgangen av 2025 på 16,8 prosent. Totalt var fire av åtte i konsernledelsen kvinner. Det arbeides målrettet for å øke mangfoldet i konsernet. Målet om å bli den mest foretrukne arbeidsgiveren i Norden og Baltikum legger føringer for hvordan vi tar vare på, og utvikler, våre medarbeidere. Alle enheter av virksomheten ble sertifisert Great Place to Work også i 2025.

Det totale sykefraværet i konsernet var 5,2 prosent i 2025, en nedgang på 0,2 prosent fra fjoråret.

Det ble registrert 84 arbeidsskader i konsernet i 2025, mot 127 skader i 2024. Nedgangen i antall skader tilskrives primært et manglende konsernfelles system for å registrere og følge opp arbeidsrelaterte hendelser. Det var ingen dødsfall eller livsendrende skader i rapporteringsåret. I 2025 har MMG anskaffet et nytt avvikssystem for å styrke innsikt, læring og forebygging av ulykker og hendelser. På servicemarkedet i Møller Bil er fokuset på sikkerhet styrket gjennom kursing i sikkert arbeid på høyenergibatterier blant ledere, verneombud og tekniske ledere. Det er også gjennomført HMS-opplæring av nye ledere, verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalgene (AMU).

I 2025 har MMG styrket datagrunnlag og rappor-

tering på bærekraft og klima for å møte kommende krav i bærekraftsdirektivet, CSRD. Aars skal rapportere i tråd med CSRD/ESRS i 2028 for 2027, og MMG har over flere år jobbet med å tilpasse prosess, internkontroll og rapportering til de kommende kravene. Hovedprioritet i 2025 har vært å oppdatere metoden for klimaregnskap, hvor vi også har tatt i bruk et nytt system for datainnsamling og konsolidering på tvers av land og enheter. MMG har også revidert metoden og malene for dobbel vesentlighet, og legger en oppdatert versjon av analysen til grunn for 2025-rapporteringen. Tidlig i 2026 har konsernledelsen vedtatt både en oppdatert bærekraftspolicy gjeldende for hele konsernet og en revidert strategi for bærekraft, med tydelige satsingsområder, ambisjoner og KPI-er på konsernnivå. For rapporteringsåret 2025 publiserer MMG en ekstern overgangsrapport inspirert av utkastet til nye rapporteringsstandarder (ESRS-er).

På klima- og miljøområdet har MMG videreført ambisjonen om å være en pådriver for det grønne skiftet. Dette skal vi oppnå gjennom å fortsette elektrifiseringen i alle våre markeder og segmenter og redusere konsernets utslipp i tråd med Parisavtalen. I 2026 har vi satt mål om 75 prosent elandel i varebilsalget i Norge. Elektrifiseringen av nybilparken bidrar til reduksjon i utslippene fra transportsektoren, men samtidig viser MMGs klimaregnskap en økning i utslippene fra produksjonsfasen. Det er høyere utslipp forbundet med å produsere elektriske biler, så selv om vi i 2025 – til tross for en stor økning i nybilvolumene – holder utslippene i bruksfasen stabile, får vi totalt en økning i våre klimagassutslipp. Fra 2024 til 2025 økte våre totale klimagassutslipp med 28,7 prosent. I 2026 skal konsernet konkretisere og oppdatere målstrukturen for

utslippsreduksjoner, og utarbeide en helhetlig klimaomstillingsplan i 2026-27. Målet er å tydeliggjøre hvilke tiltak som må til for å redusere utslippene i tråd med ambisjonene i Parisavtalen.

MMG har i 2025 opprettholdt god fremdrift på sentrale miljøtiltak gjennom mer energieffektiv drift, god avfallshåndtering, og styrket sirkularitet i ettermarkedet. Konsernet har tatt flere steg mot ambisjonen om å bli bransjens beste på reparasjon og bruk av likeverdige brukte deler. Vi har økt bruken av slike deler, styrket reparasjonskapasiteten og redusert skrotning av ødelagte, nye deler. I 2025 startet Harald A. Møller en pilot med Skoda-fabrikken, som første marked globalt, for å gjenbruke karosserideler fra 0-seriebiler brukt til tester og demonstrasjon. Harald A. Møller har også bidratt til å styrke produsentansvaret for høyenergibatterier gjennom etableringen av Autoretur Battery Recycling. Dette er en felles produsentansvarsordning for å sikre forutsigbar, sikker og ansvarlig håndtering av høyenergibatterier i bransjen.

For ansvarlighet i verdikjeden har MMG videreutviklet vårt anskaffede IT-system for leverandøroppfølging, foretatt løpende overvåking og godkjenning av risikoleverandører, og gjennomført målrettede revisjoner – særlig innen bilpleie. Konsernet følger OECD/UNGP-prinsippene med risikobasert aktsomhet, korrigerende tiltak ved avvik og åpne kanaler for henvendelser og varsling. MMGs fulle redegjørelse etter kravene i åpenhetsloven finnes på konsernets nettside [www.moller.no](http://www.moller.no).

I 2025 har MMG fortsatt med tiltak for å sikre god forretningsatferd gjennom kontrollrutiner og oppfølging av KPI-er, tydelige roller og ansvar

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

beskrevet i internkontrollrammeverket («de tre forsvarslinjer») og jevnlig rapportering til ledelse og styre, inkludert kontroller utført av revisor. Varslingskanaler er tilgjengelige via leder, tillitsvalgt, HR, AMU eller konsernets varslingskanal, og konsernledelsen og styret får årlig gjennomgang av varslingsaker. Forebygging støttes av opplæring og tydelige forventninger, blant annet gjennom Code of Conduct i onboarding og felles læringsaktiviteter på tvers av land.

**MØLLER MOBILITY GROUP AS**

Mørselskapet, Møller Mobility Group AS, har en solid økonomisk stilling. Forutsetningen om fortsatt drift er lagt til grunn for avleggelsen av regnskapet for 2025, og styret bekrefter at denne forutsetningen er til stede for morselskapet og konsernet som helhet. Etter styrets mening gir det fremlagte resultatregnskap og balanse med tilhørende noter fyllestgjørende informasjon om selskapets drift og finansielle stilling pr 31. desem-

ber 2025. Det har ikke inntruffet forhold etter årets slutt som er av betydning ved bedømmelsen av selskapet.

MMG hadde et overskudd etter skatt på 994 millioner kroner i 2025. Det er avsatt 900 millioner kroner til utbytte og konsernbidrag, og utover dette er det delt ut tilleggsutbytte i løpet av 2025 på 600 millioner kroner. Selskapet har en bokført egenkapital på 3.736 millioner kroner ved utgangen av 2025, en reduksjon fra 4.241 millioner kroner i 2024. Selskapet hadde 46 ansatte pr. 31. desember 2025. Arbeidsmiljøet er godt og selskapet forurensar ikke det ytre miljø. Selskapets hovedkontor er i Oslo. Styret og ledende ansatte er omfattet av selskapets løpende styreansvarsforsikring. Innenfor rammene av forsikringsvilkårene dekker denne forsikringen det personlige erstatningsansvaret man kan pådra seg som styremedlem eller ledende ansatt i henhold til gjeldende rett.

**UTSIKTER FOR 2026 OG FREMOVER**

MMG forventer en verden fortsatt preget av geopolitisk uro, med sterk konkurranse og marginpress i bilmarkedet. Samtidig vurderes rammebetingelser som legger opp til en gradvis innfasing av elbilmoms i Norge å bidra til mer forutsigbare markedsforhold gjennom året.

Rekordvolumene i 2025 har bidratt til en roligere start på salgsåret 2026. MMG forventer likevel et solid totalmarked i 2026, med prognoser om 160-170.000 personbiler og 29.000 varebiler i Norge. Elbilandelen i hjemmemarkedet ventes å ligge rundt 99 prosent for personbil og om lag 60 prosent for varebil. Konsernet forventer fortsatt god utvikling på bruktbil, og jobber målrettet for å øke bidraget fra servicemarkedet i Norge. Manglende rammebetingelser for elektrifisering og vedvarende, krevende økonomiske tider gjør markedet varierende både i Sverige og Baltikum – likevel med flere lyspunkter.

Med offensive fabrikker i ryggen, er konsernet godt posisjonert for vekst og aktivt bidra til videre elektrifisering av den norske bilparken. En sterk modellportefølje, også med nye, elektriske småbiler fra Volkswagen, Škoda, CUPRA og Audi på trappene, vil bidra positivt til konsernets konkurransekraft gjennom 2026.

Den globale bilindustrien er i betydelig endring. Høy omstillingstakt, nye aktører og rask teknologitvikling gjør at MMG prioriterer å kombinere effektiv drift med målrettet transformasjon. Det inkluderer å levere gode kundeopplevelser, forsvare markedsposisjonen, gjennomføre prioriterte prosjekter og finansiell disiplin på tvers av virksomheten. Med en samlet innsats som ett Møller har konsernet solide forutsetninger for å levere gode resultater i 2026.

**Styret i Møller Mobility Group AS**  
Oslo, 16. april 2026

Øyvind Schage Førde  
Styreleder

Harald Møller  
Styremedlem

Jon Morten Møller  
Styremedlem

Anne Catrine Møller  
Styremedlem

Anne Dingstad  
Styremedlem

Laxmi Akkaraju  
Styremedlem

Geir Karlsen  
Styremedlem

Petter Hellman  
Konsernsjef

*(Årsberetningen er elektronisk signert)*

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Regnskap og noter 2025

## Konsernregnskap Møller Mobility Group

Resultatregnskap konsern	26
Eiendeler konsern pr 31.12	27
Egenkapital og gjeld konsern pr 31.12	28
Kontantstrømoppstilling	29
Regnskapsprinsipper	30
<b>Noter til konsernregnskapet</b>	
<b>Note 1</b> Segmentinformasjon	33
<b>Note 2</b> Lønns- og andre personalkostnader	34
<b>Note 3</b> Varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og goodwill	35
<b>Note 4</b> Andre driftskostnader	36
<b>Note 5</b> Investeringer i tilknyttede selskap	36
<b>Note 6</b> Andre finansinntekter og finanskostnader	36
<b>Note 7</b> Skatter	37
<b>Note 8</b> Investeringer i andre aksjer og andeler	38
<b>Note 9</b> Andre fordringer	39
<b>Note 10</b> Varer	39
<b>Note 11</b> Kundefordringer	39
<b>Note 12</b> Bankinnskudd	39
<b>Note 13</b> Aksjekapital og aksjonærinformasjon	40
<b>Note 14</b> Egenkapital	40
<b>Note 15</b> Pensjoner	40
<b>Note 16</b> Gjeld, finansiering og finansiell risiko	41
<b>Note 17</b> Annen kortsiktig gjeld og annen langsiktig gjeld	43
<b>Note 18</b> Pantstillelser, garantiansvar og forpliktelser	43
<b>Note 19</b> Nærstående parter	44
<b>Note 20</b> Betydelige transaksjoner i regnskapsåret	44

## Selskapsregnskap Møller Mobility Group AS

Resultatregnskap Møller Mobility Group AS	45
Eiendeler Møller Mobility Group AS pr 31.12	46
Egenkapital og gjeld Møller Mobility Group AS pr 31.12	47
Kontantstrømoppstilling	48
<b>Noter Møller Mobility Group AS</b>	
<b>Note 1</b> Andre driftsinntekter	49
<b>Note 2</b> Lønns- og andre personalkostnader	49
<b>Note 3</b> Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler	49
<b>Note 4</b> Inntekter på investeringer i datterselskaper	50
<b>Note 5</b> Andre finansinntekter og finanskostnader	50
<b>Note 6</b> Skatter	51
<b>Note 7</b> Investeringer i datterselskap	52
<b>Note 8</b> Investeringer i tilknyttede selskap	52
<b>Note 9</b> Mellomværende med selskaper i Aars konsernet	53
<b>Note 10</b> Bankinnskudd	53
<b>Note 11</b> Egenkapital	54
<b>Note 12</b> Pensjoner	54
<b>Note 13</b> Gjeld, finansiering og finansiell risiko	55
<b>Note 14</b> Garantiansvar og forpliktelser	55
<b>Note 15</b> Nærstående parter	55
Revisors beretning	56

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Resultatregnskap

(Konsernregnskap Møller Mobility Group)

<i>(Beløp i MNOK)</i>	Note	2025	2024
<b>DRIFTSINNTEKTER</b>			
Salgsinntekter		48 609	38 660
Andre driftsinntekter		932	718
<b>Sum driftsinntekter</b>	<b>1</b>	<b>49 542</b>	<b>39 378</b>
<b>DRIFTSKOSTNADER</b>			
Varekostnader		39 516	30 421
Lønns- og andre personalkostnader	<b>2</b>	4 426	4 078
Av- og nedskrivninger	<b>3</b>	385	340
Andre driftskostnader	<b>4</b>	3 690	3 280
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>48 017</b>	<b>38 119</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>1 525</b>	<b>1 259</b>
<b>FINANSPOSTER</b>			
Inntekter på investering i tilknyttede selskaper	<b>5</b>	158	148
Andre finansinntekter	<b>6</b>	211	242
Andre finanskostnader	<b>6</b>	(351)	(383)
<b>Sum finansposter</b>		<b>17</b>	<b>7</b>
<b>RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD</b>		<b>1 543</b>	<b>1 266</b>
Skatter	<b>7</b>	291	188
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>1 251</b>	<b>1 078</b>
Majoritet		1 257	1 075
Minoritet		(6)	3

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

## Balanse per 31.12

# Eiendeler

[Konsernregnskap Møller Mobility Group]

<i>(Beløp i MNOK)</i>	Note	2025	2024
<b>EIENDELER</b>			
Utsatt skattefordel	7	453	446
Immaterielle eiendeler	3	766	578
Goodwill	3	515	605
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>1 734</b>	<b>1 630</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
	3	<b>1 063</b>	<b>1 017</b>
Investeringer i tilknyttede selskap	5	2 016	1 876
Investeringer i aksjer og andeler	8	70	67
Andre fordringer	9	28	26
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>2 114</b>	<b>1 968</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>4 911</b>	<b>4 615</b>
<b>Varer</b>			
	10	<b>5 286</b>	<b>5 699</b>
Kundefordringer	11	1 430	1 594
Andre fordringer	9	1 279	1 240
<b>Sum fordringer</b>		<b>2 709</b>	<b>2 834</b>
<b>Bankinnskudd og kontanter</b>		<b>1 246</b>	<b>228</b>
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>9 241</b>	<b>8 761</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>14 152</b>	<b>13 377</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

## Balanse per 31.12

# Egenkapital og gjeld

[Konsernregnskap Møller Mobility Group]

<i>(Beløp i MNOK)</i>	Note	2025	2024
<b>EGENKAPITAL</b>			
Aksjekapital	13	48	48
Annen egenkapital		4 954	5 190
Minoritetens egenkapital		60	67
<b>SUM EGENKAPITAL</b>	<b>14</b>	<b>5 062</b>	<b>5 305</b>
<b>GJELD</b>			
Utsatt skatt	7	112	105
Pensjonsforpliktelser	15	60	57
Andre avsetninger og betingede forpliktelser		60	34
<b>Sum avsetninger for forpliktelser</b>		<b>231</b>	<b>196</b>
Obligasjonslån	16	-	478
Gjeld til kredittinstitusjoner		43	35
Annen langsiktig gjeld	17	440	454
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>16, 18</b>	<b>483</b>	<b>967</b>
Gjeld til kredittinstitusjoner	16	1 300	2 450
Obligasjonslån	16	395	-
Leverandørgjeld		1 719	1 109
Betalbar skatt	7	258	122
Skyldige offentlige avgifter		1 014	746
Utbytte og konsemdrag		900	18
Annen kortsiktig gjeld	16	2 789	2 465
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>8 376</b>	<b>6 910</b>
<b>SUM GJELD</b>		<b>9 090</b>	<b>8 072</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>14 152</b>	<b>13 377</b>

Styret i Møller Mobility Group AS  
Oslo, 16. april 2026

Øyvind Schage Førde  
Styreleder

Harald Møller  
Styremedlem

Jon Morten Møller  
Styremedlem

Anne Catrine Møller  
Styremedlem

Laxmi Akkaraju  
Styremedlem

Anne Dingstad  
Styremedlem

Geir Karlsen  
Styremedlem

Petter Hellman  
Konsernsjef

(Regnskapet er elektronisk signert)

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Kontantstrømoppstilling (Konsernregnskap Møller Mobility Group)

<i>(Beløp i MNOK)</i>	Note	2025	2024
<b>KONTANTSTRØM FRA DRIFTEN</b>			
Resultat før skatter		1 543	1 266
Av- og nedskrivninger	3	385	340
Gevinst / tap ved salg av anleggsmidler / selskap		(11)	(10)
Betalbar skatt		(178)	(370)
<b>Egenfinansiering</b>		<b>1 739</b>	<b>1 226</b>
Endring varebeholdninger		413	(291)
Endring kundefordringer og leverandører		789	107
Endring andre poster		216	(59)
<b>NETTO KONTANTSTRØM FRA DRIFTEN</b>		<b>3 157</b>	<b>983</b>
<b>KONTANTSTRØM FRA INVESTERINGER</b>			
Investert i varige driftsmidler og immaterielle eiendeler		(714)	(649)
Salg av driftsmidler		172	138
Utbetaling ved kjøp av aksjer i datterselskap og virksomhet		-	(40)
Innbetaling fra salg av aksjer i datterselskap		-	30
Inn- og utbetalinger knyttet til finansielle anleggsmidler		1	32
<b>NETTO KONTANTSTRØM FRA INVESTERINGER</b>		<b>(541)</b>	<b>(489)</b>
<b>KONTANTSTRØM FRA FINANSIERING</b>			
Opptak lån		-	618
Nedbetaling lån		(983)	(302)
Utbetalt utbytte		(615)	(805)
<b>NETTO KONTANTSTRØM FRA FINANSIERING</b>		<b>(1 598)</b>	<b>(489)</b>
Endring i likvider gjennom året		1 018	5
Likviditetsbeholdning 01.01		228	223
<b>Likviditetsbeholdning 31.12</b>		<b>1 246</b>	<b>228</b>
Spesifikasjon av likviditetsbeholdning 31.12:			
Betalingsmidler	12	1 246	228
<b>Likviditetsbeholdning 31.12</b>		<b>1 246</b>	<b>228</b>

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

**B/EREKRAFT 2025**

# Noter

**(Konsernregnskap Møller Mobility Group)****Regnskapsprinsipper**

Konsernregnskapet viser konsernets økonomiske stilling når konsernselskapene betraktes som en regnskapsmessig enhet. Selskaper der Møller Mobility Group har bestemmende innflytelse konsolideres. Det konsoliderte regnskapet omfatter morselskapet Møller Mobility Group AS og de selskapene som fremgår av note 6 i regnskapet til Møller Mobility Group AS, samt deres datterselskaper. Datterselskaper blir konsolidert fra det tidspunkt kontrollen er overført til konsernet (oppkjøpstidspunktet) og konsolideringen opphører når kontrollen over datterselskapet opphører.

**Eliminering av interne transaksjoner**

Alle transaksjoner og mellomværende mellom konsernselskaper er eliminert. Varebeholdningene og øvrige driftsmidler er korrigert for urealisert internfortjeneste.

**Eliminering av aksjer i datterselskaper**

Aksjer i datterselskaper er konsolidert etter oppkjøpsmetoden. Kostpris på aksjene i det enkelte datterselskap er eliminert mot datterselskapets egenkapital på oppkjøpstidspunktet. De mer/mindreverdier som fremkommer, tillegges de eiendeler og forpliktelser i balansen som mer/mindreverdiene knytter seg til og periodiseres over eiendelens gjenværende levetid. Mer/mindreverdier som ikke kan henføres til aktuelle eiendeler eller forpliktelser oppføres som goodwill/negativ goodwill i balansen og avskrives/inntektsføres over økonomisk levetid.

Ved kjøp av datterselskaper med minoritet oppføres 100 prosent av identifiserbare eiendeler og gjeld i balansen.

**Avhending av datterselskaper**

Dersom konsernet selger seg ned til en eierandel på 50 prosent eller lavere, resultatføres gevinst/tap som om hele selskapet var solgt. Dette innebærer at den resterende eierandel regnskapsføres til virkelig verdi.

**Omregning av utenlandske datterselskaper**

Balanseposter i utenlandske selskaper blir omregnet til kursen på balansedagen (SEK 109,44) og EUR 11,843], mens resultatet omregnes til veid gjennomsnittskurs. Omregningsdifferanser som gjelder utenlandske datterselskaper føres mot egenkapitalen.

**Minoritetsinteresser**

Minoritetsinteressene er trukket ut som egne poster i resultatregnskapet og balansen. I resultatregnskapet beregnes og vises minoritetenes andel av resultatet etter skatter.

Minoritetsinteresser i balansen representerer minoritetenes andel av selskapenes egenkapital hensyntatt minoritetenes andel av mer/mindreverdier og interne gevinster.

**Tilknyttede selskaper og felles kontrollert virksomhet**

Eierandeler i selskaper der konsernet eier mellom

20 og 50 prosent, og der konsernet har betydelig innflytelse og investeringen er av langsiktig art, konsolideres etter egenkapitalmetoden i konsernregnskapet. Dette innebærer at konsernets andel av resultatet etter skatt og etter avskrivninger av eventuelle merverdier resultatføres under finansposter og tillegges bokført verdi for andelen. Internt salg av driftsmidler til tilknyttede selskaper er korrigert for urealisert internfortjeneste.

Eierandeler i felles kontrollert virksomhet behandles etter samme prinsipp. I selskapsregnskapet vurderes tilknyttet selskap etter kostmetoden. Investeringen er vurdert til laveste verdi av kostpris og virkelig verdi.

Enkelte eierandeler i mindre selskap med begrenset verdi og resultat, er behandlet som ordinære aksjeinvesteringer som vurderes til laveste verdi av kostpris og virkelig verdi.

**Prinsippendring**

Virkning av endring i regnskapsprinsipp føres direkte mot egenkapitalen. Virkningen av prinsippendring måles på tidspunkt for inngående balanse.

**Periodiserings-, klassifiserings- og vurderingsprinsipper****Grunnleggende regnskapsprinsipper**

Årsregnskapet er satt opp i samsvar med regnskapslovens bestemmelser og god regnskaps-sikk som er basert på grunnleggende prinsipper

om historisk kost, sammenlignbarhet, fortsatt drift og kongruens. Transaksjoner regnskapsføres til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekter resultatføres når de er opptjent og kostnader sammenstilles med opptjente inntekter.

**Klassifisering av eiendeler og gjeld**

Varer, kortsiktige fordringer og kortsiktig gjeld omfatter poster som forfaller til betaling innen ett år etter transaksjonstidspunktet, samt poster som knytter seg til varekretsløpet. Kortsiktig del av langsiktig gjeld som forfaller innen ett år er klassifisert som langsiktig gjeld. Øvrige poster er klassifisert som anleggsmiddel eller langsiktig gjeld.

**Estimater**

Ved vurdering av inntekter, kostnader, balanseposter og øvrige forpliktelser hvor det ikke foreligger markedsverdier brukes estimater. Dette gjelder vurdering av garantiforpliktelser, ukurans i varebeholdninger, pensjoner og goodwill, øvrige langsiktige avsetninger samt latent tap på gjenkjøpsforpliktelser. Fremtidige hendelser kan medføre at estimatene endres. Estimater og underliggende forutsetninger vurderes løpende. Endringer i regnskapsmessige estimater regnskapsføres i den perioden endringen oppstår.

**Inntektsføring**

Konsernet selger varer og tjenester som inntektsføres ved levering. Ved salg av nye biler med gjenkjøpsavtaler blir salget inntektsført ved levering. Senere tilbakekjøp og salg av tilbakekjøpte

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

biler, føres som egne transaksjoner. Totale kjøpsforpliktelser fremgår av note 16.

Ved salg av nye biler utgjør engangsavgifter til Staten betydelige beløp. Dette vises ikke som inntekt, men tas kun med som kortsiktig gjeld i regnskapet. Andelen av salgsinntekter som knytter seg til fremtidige servicekontrakter balanseføres som uopptjent inntekt ved salget og inntektsføres deretter i takt med leveringen av ytelsene.

**Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler**

Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler er i balansen oppført til kostpris med fradrag for ordinære avskrivninger. Ordinære avskrivninger i resultatregnskapet er beregnet lineært og er basert på anslag over driftsmidlenes økonomiske og tekniske levetid.

Ved indikasjon om at balanseført verdi av et anleggsmiddel er høyere enn virkelig verdi, foretas det test for verdifall. Testen foretas for det laveste nivå av anleggsmidler som har selvstendige kontantstrømmer. Hvis balanseført verdi er høyere enn både salgsverdi og gjenvinnbart beløp (nåverdi ved fortsatt bruk/eie), foretas det nedskrivning til det høyeste av salgsverdi og gjenvinnbart beløp. Nedskrivninger reverseres i den utstrekning grunnlaget for nedskrivning ikke lenger er til stede.

Leieavtaler som ikke balanseføres (operasjonell leasing), vises i regnskapet som driftskostnad og årlig leiebeløp er vist i note 6. Leide (leasede) driftsmidler balanseføres som driftsmidler hvis leiekontrakten anses å overføre den vesentlige av den økonomiske og risikoen knyttet til driftsmiddelet.

**Aksjer og andeler**

Aksjer i datterselskaper av strategisk karakter og andre langsiktige investeringer klassifiseres som anleggsmidler og regnskapsføres til laveste verdi av kostpris og virkelig verdi. Utbytte fra datterselskapet inntektsføres i samme år som givende selskap foretar avsetningen. Utbytte fra øvrige selskaper inntektsføres når utbytte utbetales.

Investeringer av kortsiktig karakter er klassifisert som omløpsmidler og er vurdert til laveste verdi av kostpris og virkelig verdi.

**Varebeholdninger**

Varebeholdningene av biler er vurdert til laveste verdi av kostpris og antatt salgspris etter fradrag for salgskostnader. Det foretas en individuell vurdering av den enkelte bil. Deler og utstyr er bokført til gjennomsnittlig anskaffelseskost [etter FIFO prinsippet]. Det foretas nedskrivning for ukurans.

**Kundefordringer og andre fordringer**

Kundefordringer og andre fordringer er oppført i balansen med fordringenes pålydende etter fradrag for konstaterte og forventede tap.

**Andre finansinvesteringer**

Kortsiktige finansinvesteringer regnskapsføres til markedsverdi.

**Skatter**

Årets skattekostnad består av betalbar skatt og endringer i utsatt skatt. Betalbar skatt er fastsatt på grunnlag av årets skattemessige resultat. Utsatt skatt i balansen beregnes på grunnlag av midlertidige forskjeller mellom skattemessig og regnskapsmessig verdi samt skattemessig underskudd til fremføring. Utsatt skattefordel hvor det er usikkerhet knyttet til fremtidig bruk blir ikke

balanseført. Utsatt skatt og utsatt skattefordel er presentert netto i balansen, når det er grunnlag for nettoføring. Ved endret skattesats påfølgende år, legges ny skattesats til grunn for beregning av utsatt skatt.

Utsatt skatt og utsatt skattefordel ved oppkjøp er beregnet basert på forskjellen mellom virkelig verdi og bokførte verdier i oppkjøpte selskaper på identifiserbare eiendeler og forpliktelser. Det beregnes ikke utsatt skatt på goodwill og merverdier på eiendommer ved oppkjøp. Utsatt skatt på skatteøkende midlertidige forskjeller knyttet til investeringer i datterselskap innregnes, med unntak av når det er sannsynlig at den midlertidige forskjellen ikke vil reversere i uoverskuelig fremtid.

**Pensjoner**

Norske selskaper har en innskuddsbasert kollektiv pensjonsforsikring som er dekket i forsikringselskaper.

I tillegg har de norske selskapene noen få usikrede pensjonsforpliktelser, som belastes direkte over driften og aktuarberegnes. De fleste norske selskaper er omfattet av AFP-ordningen gjennom LO/NHO. Selv om dette er en ytelsesordning, er det ingen direkte allokering av midler og forpliktelse til hvert enkelt selskap. Ordningen behandles derfor regnskapsmessig som en innskuddsordning hvor premien kostnadsføres fortløpende.

Svenske selskaper har kollektive pensjonsforsikringer [ytelses-, og innskuddsbaserte] som er regulert av tariffavtaler. Selskaper i Litauen, Latvia og Estland har ingen pensjonsavtaler.

Regnskapsføring av pensjoner følger Norsk Regnskapsstandard [NRS 6].

Innskuddspensjon kostnadsføres løpende i regnskapet ved at konsernet innbetaler til forsikrings-selskapet en viss prosentandel av den ansattes lønn. Innskuddet investeres i fond hvor de ansatte kan velge mellom ulike spareprofiler. Ut over dette har konsernet ingen forpliktelser overfor de ansatte på denne ordningen.

**Finansielle instrumenter**

Ved sikring av fremtidige rentekostnader, hvor sikringsinstrumentene skal sikre konsernet mot variasjoner i fremtidige kontantstrømmer, bokføres ikke sikringsinstrumentet i balansen så lenge sikringen er vurdert å være effektiv. Gevinst eller tap resultatføres netto i takt med resultatføringen av sikringsobjektet. Ved renteswapavtaler hvor sikringen ikke er vurdert å være effektiv, bokføres sikringsinstrumentet til markedsverdi i balansen. Endringer i markedsverdi føres løpende over resultatet.

Ved valutaterminkontrakter som skal sikre eiendeler og forpliktelser, hvor sikringen er vurdert å være effektiv, vurderes både sikringsinstrumentet og sikringsobjektet til virkelig verdi, og gevinst og tap resultatføres. Ved sikring av nettoinvesteringer i utenlandsk valuta og hvor sikringen er vurdert som effektiv, er valutaterminkontrakten vurdert til virkelig verdi. Endringer i virkelig verdi føres direkte mot egenkapitalen.

**Utenlandsk valuta**

Pengeposter i utenlandsk valuta vurderes til balansedagens kurs og tilhørende valuta gevinst/tap resultatføres som finanspost. Dette gjelder likvide midler, fordringer og gjeld. For ikke penge-

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

poster legges kursen på transaksjonstidspunktet til grunn for anskaffelseskost og regnes ikke om senere. Dette gjelder i hovedtrekk varer og varige driftsmidler. Salg og kjøp av varer og tjenester i utenlandsk valuta regnskapsføres til kursen på transaksjonstidspunktet.

Konsernet har norske kroner som presentasjonsvaluta. Konsernet er eksponert for kursendring i SEK og EUR. Innen konsernet er det ytet lån i SEK og EUR.

**Garantiforpliktelser**

Konsernet har ved salg av nye biler garantiforpliktelser i henhold til garantier gitt av ulike produsenter og lover gitt i det enkelte land. I hovedtrekk dekker produsentene garantiene etter gitte retningslinjer, men importører og forhandlere dekker garantier ut over dette i henhold til lokale lover og eventuell kulanse. Garanti-perioden varierer fra ett til inntil 12 år.

Ved salg av brukte biler dekker i hovedtrekk bilforhandleren garantiforpliktelser, utover resterende fabrikkgaranti.

Det foretas løpende avsetning og vurdering av fremtidige forpliktelser.

**Betingede forpliktelser**

Betingede forpliktelser er ikke regnskapsført i årsregnskapet. Betingede forpliktelser regnskapsføres når det er mer enn 50 prosent sannsynlighet for at forpliktelsen inntreffer og forpliktelsen kan måles pålitelig.

**Gjenkjøpsavtaler**

Konsernet har en portefølje av solgte nye biler med garanterte gjenkjøpspriser. Gjenkjøpsprisene varierer fra ca 50 –70 prosent avhengig av leieperiode, kjørelengde og bilmodell. Avtalene blir ikke balanseført. Det foretas løpende vurdering av forpliktelsene og det foretas avsetning til eventuelle forventede tap.

**Kontantstrømoppstilling**

Ved utarbeidelse av kontantstrømoppstillingen er den indirekte metoden lagt til grunn. Likvider omfatter kontanter, bankinnskudd, finansinvesteringer (pengemarkedsfond) og trukket kassekreditt.

**Langsiktige samarbeidsavtaler****Volkswagen Group, Audi AG, ŠKODA Automobilava AS og SEAT S.A. (selskaper i Volkswagen gruppen)**

Avtalene mellom Harald A. Møller AS og Volkswagen, Volkswagen Nyttkjøretøy, ŠKODA og Audi har en gjensidig oppsigelsesfrist på to år. Alle avtalene kan sies opp med 12 måneders varsel hvis fabrikkene skal legge om hele distribusjonsmodellen. Avtalen med SEAT/Cupra er en 5 års pilotavtale som kan fornyes.

Avtalene med Audi og Volkswagen i Baltikum har en gjensidig oppsigelsesfrist på to år. Volkswagen-avtalen gjelder for Estland, Latvia og Litauen, mens Audi-avtalen gjelder for Latvia og Litauen.

**Volkswagen Financial Services AG (selskap i Volkswagen-gruppen)**

Volkswagen Financial Services AG og Møller Mobility Group AS eier selskapet Volkswagen Møller Bilfinans AS som skal selge bilfinansieringsprodukter i Norge. Volkswagen Financial Services AG eier 51 prosent og Møller Mobility Group AS eier 49 prosent av selskapet. Dagens aksjonærer har fortrinnsrett ved eventuelt salg av aksjer.

Volkswagen Møller Bilfinans AS behandles som et tilknyttet selskap (TS) og innarbeides etter egenkapitalmetoden.

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet  
 Styret i Møller Mobility Group  
 Styreleder har ordet  
 Årsberetning 2025  
 Regnskap og noter 2025  
 Revisors beretning

# Noter

(Konsernregnskap Møller Mobility Group)

Alle tall i millioner kroner.

## Note 1 - Segmentinformasjon

Virksomheten består av forretningsområdene Harald A. Møller (bilimport i Norge), Møller Bil (bilforhandlere i Norge og Sverige), Baltic Operations (Bilimport og bilforhandlere i Baltikum) og Møller Mobility Services (mobilitetsløsninger og bilholdtjenester), Volkswagen Møller Bilfinans (bilfinansiering)\* og øvrige selskap.

Forretningsområdene viser følgende hovedtall:

2025	Harald A. Møller	Møller Bil	Baltic Operations	Møller Mobility Services *	Øvrige	Eliminering	Konsern
<b>Driftsinntekter</b>	<b>25 100</b>	<b>29 988</b>	<b>8 107</b>	<b>500</b>	<b>817</b>	<b>(14 970)</b>	<b>49 542</b>
Driftsresultat	1 283	317	278	(24)	(262)	(65)	1 525
Av- og nedskrivninger	21	219	15	59	72	(1)	385
Inntekt på invest. i TS	-	-	-	158	-	-	158
<b>EBITDA</b>	<b>1 304</b>	<b>535</b>	<b>293</b>	<b>193</b>	<b>(191)</b>	<b>(67)</b>	<b>2 068</b>
Øvrig finansresultat	(1)	(166)	(25)	(9)	61	-	(140)
<b>Resultat før skatt</b>	<b>1 281</b>	<b>151</b>	<b>253</b>	<b>112</b>	<b>(189)</b>	<b>(65)</b>	<b>1 543</b>
<b>Eiendeler</b>	<b>4 758</b>	<b>6 962</b>	<b>1 963</b>	<b>1 831</b>	<b>7 835</b>	<b>(9 198)</b>	<b>14 153</b>

\* Inkluderer Volkswagen Møller Bilfinans som innregnes etter EK metoden, se note 5 for ytterligere informasjon

	Baltic Operations		Møller Bil - bilforhandlere	
	Bilimport	Bilforhandlere	Norge	Sverige
Driftsinntekter	6 129	6 160	25 260	4 547
EBITDA	184	109	488	133
Resultat før skatt	173	80	190	82
Eiendeler	934	1 029	5 609	904

2024	Harald A. Møller	Møller Bil	Baltic Operations	Møller Mobility Services	Øvrige	Eliminering	Konsern
<b>Driftsinntekter</b>	<b>18 012</b>	<b>24 574</b>	<b>6 592</b>	<b>437</b>	<b>678</b>	<b>(10 916)</b>	<b>39 378</b>
Driftsresultat	760	281	287	(10)	(177)	119	1 259
Av- og nedskrivninger	20	219	16	53	32	-	340
Inntekt på invest. i TS	-	-	-	148	-	-	148
<b>EBITDA</b>	<b>780</b>	<b>500</b>	<b>302</b>	<b>191</b>	<b>(145)</b>	<b>118</b>	<b>1 747</b>
Øvrig finansresultat	28	(176)	(31)	(6)	43	-	(142)
<b>Resultat før skatt</b>	<b>788</b>	<b>105</b>	<b>256</b>	<b>132</b>	<b>(134)</b>	<b>119</b>	<b>1 266</b>
<b>Eiendeler</b>	<b>3 636</b>	<b>6 366</b>	<b>2 056</b>	<b>1 683</b>	<b>7 391</b>	<b>(7 754)</b>	<b>13 377</b>

## ØKONOMI 2025

- CFO har ordet
- Styret i Møller Mobility Group
- Styreleder har ordet
- Årsberetning 2025
- Regnskap og noter 2025
- Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

## Note 1 – Segmentinformasjon, forts.

	Baltic Operations		Møller Bil - bilforhandlere	
	Bilimport	Bilforhandlere	Norge	Sverige
Driftsinntekter	4 351	5 278	19 896	4 543
EBITDA	161	141	435	142
Resultat før skatt	154	102	149	80
Eiendeler	940	1 116	5 178	862

## Note 2 - Lønns- og andre personalkostnader

	2025	2024
Lønninger	3 427	3 139
Arbeidsgiveravgift	634	559
Pensjonskostnader	197	234
Andre personalkostnader	168	146
<b>Sum lønns- og andre personalkostnader</b>	<b>4 426</b>	<b>4 078</b>

Gjennomsnittlig antall ansatte	4 637	4 587
Lån til ansatte	1	1

Lønnskostnader knyttet til daglig leder og styrehonorar	2025	2024
Lønn	10	9
Bonus	10	10
Pensjon og andre godtgjørelser	1	1
Styrehonorar	5	5
<b>Sum ytelser til ledende personer</b>	<b>26</b>	<b>25</b>

Konsernsjefen er ansatt i og avlønnes fra morselskapet Møller Mobility Group AS. Det er her etablert bonusordninger hvor utbetalingens størrelse avhenger av oppnådd resultat for fjoråret, samt andre kvalitative vurderingskriterier og hvor bonusen anses å være en del av normal avlønning innen denne type stillinger. Vi avsetter bonus til en langtidsinsentivordning. Bonusbeløpet tilsvarer en prosent av ST1 (short term bonus) for daglig leder, og justeres årlig basert på verdiutviklingen i Møller Mobility Group, målt gjennom en årlig verdivurdering av konsernet. Tildeling justert for verdiutvikling vil bli utbetalt som lønn etter 3 år.

Gjennom sitt eierskap i investeringsselskapene Møller Mobility Group MI AS og Møller Mobility Group MI 2 AS har konsernsjefen 0,02 prosent indirekte eierskap i Møller Mobility Group AS. Konsernsjef har rett til inntil 18 måneder etterlønn og en andel av tidligere opptjent bonus ved vesentlige omorganiseringer.

Lån til ansatte gjelder i vesentlig grad kortsiktige billån hvor selskapene har pant i bil. Disse lånene følger til enhver tid gjeldende normerentesats som pr 31.12.2025 var på 4,9 prosent. Ved salg, avvikling eller annen omorganisering har daglige ledere i konsernet, på visse vilkår, rett til lønn i inntil ett år.

	2025	2024
Lovpålagt revisjon og revisjonsrelaterte tjenester	9	9
Skatt, avgift og andre konsulents tjenester	2	2
<b>Sum godtgjørelse til revisor (ekskl mva)</b>	<b>11</b>	<b>10</b>

## ØKONOMI 2025

- CFO har ordet
- Styret i Møller Mobility Group
- Styreleder har ordet
- Årsberetning 2025
- Regnskap og noter 2025
- Revisors beretning

## Note 3 - Varige driftsmidler, immaterielle eiendeler og goodwill

	Maskiner og inventar	Biler	Bygningsm. innredn./ Bygg	Immaterielle eiendeler	Goodwill*	Sum
Anskaffelseskost 01.01	1 521	219	790	1 243	819	4 593
Tilgang ved kjøp av selskap	4	1	1	-	-	5
Tilgang	144	231	66	253	-	694
Avgang	(108)	(209)	(23)	(291)	(20)	(650)
Omregningsdifferanse	23	-	-	-	7	30
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>1 584</b>	<b>242</b>	<b>833</b>	<b>1 206</b>	<b>806</b>	<b>4 672</b>
Akkumulerte avskrivninger 01.01	1 026	28	459	666	215	2 394
Tilgang ved kjøp av selskap	3	-	-	-	-	3
Årets av- og nedskrivning	135	49	62	66	73	385
Avgang	(110)	(55)	(33)	(291)	-	(489)
Omregningsdifferanse	17	(1)	16	-	4	35
<b>Avskrevet 31.12</b>	<b>1 071</b>	<b>21</b>	<b>505</b>	<b>441</b>	<b>292</b>	<b>2 329</b>
<b>Bokført verdi 31.12</b>	<b>513</b>	<b>222</b>	<b>328</b>	<b>766</b>	<b>515</b>	<b>2 343</b>

\* Goodwill ved oppkjøp nye selskap, samt goodwill i selskapsregnskapene.

Lineær avskrivningsplan	3-7 år	3-7 år	5-15 år/ 20-50 år	3-10 år	5-10 år	
Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler	40		846			<b>886</b>
Varighet på leie av driftsmidler	1-5 år	1-5 år	1-15 år			

Avskrivningstid på goodwill som er strategiske investeringer avskrives normalt over 10 år. Dette er investeringer hvor Møller Mobility Group har et langsiktig perspektiv og som ligger innenfor konsernets kjernevirksomhet. Øvrige poster avskrives over 3-10 år. Immaterielle eiendeler på 766 millioner kroner gjelder software og utviklingskostnader til IT-systemer. Årlig leie av ikke balanseførte driftsmidler inkluderer husleie og leie av maskiner og utstyr.

## Spesifikasjon av goodwill ved oppkjøp (inkluderer ikke goodwill i selskapsregnskap):

Forretningsområde	Kjøps-tidspunkt	Avskrivningsperiode	Anskaffelseskost*	Akkumulerte avskrivninger*	Bokført verdi*	Årets avskrivninger
Bilforhandlere Norge	2024	10 år	124	21	103	12
Møller Mobility Services	2023	10 år	216	54	162	22
Bilforhandlere Norge	2022	10 år	232	72	161	23
Annen virksomhet Norge	2022	10 år	17	6	11	2
Bilforhandlere Norge	2021	10 år	61	28	33	6
Bilforhandlere Norge	2020	10 år	5	3	2	1
Bilforhandlere Sverige	2020	10 år	42	24	18	4
Bilforhandlere Norge	2016	10 år	4	3	1	0
<b>Sum goodwill ved oppkjøp</b>			<b>702</b>	<b>211</b>	<b>491</b>	<b>70</b>

\* Inkl. omregningsdifferanse

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## Note 4 - Andre driftskostnader

	2025	2024
Kostnader driftsmidler (husleie, strøm, vedlikehold, bilkostnader mm)	2 135	1 941
Salgskostnader (reklame, garanti mm)	958	880
Administrasjonskostnader og andre kostnader	596	459
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>3 690</b>	<b>3 280</b>

## Note 5 - Investeringer i tilknyttede selskap

Selskapets navn	Stemmeandel / eierandel	EK i selskapet 31/12/25	Bokført verdi 01/01/25	Internfortjeneste/utbytte	Resultatandel etter skatt 2025	Bokført verdi 31/12/25
Volkswagen Møller Bilfinans AS (IFRS)*	49 %	4 391	1 815	(18)	163	1 960
Mitt Dekkhotell AS **	45 %	37	60	-	(5)	55
<b>Sum investeringer i tilknyttet selskap</b>			<b>1 876</b>	<b>(18)</b>	<b>158</b>	<b>2 016</b>

Investeringene i tilknyttede selskap er innarbeidet etter egenkapitalmetoden.

\* Hovedregelen er at ensartede regnskapsprinsipper anvendes for like transaksjoner og hendelser, for å gi et mest mulig informativt bilde av investors samlede virksomhet. Volkswagen Møller Bilfinans konverterte til IFRS i 2018. Det er praktisk ikke mulig å omarbeide dette regnskapet slik at det er i tråd med regnskapslovens bestemmelse og god regnskapsskikk. Vi har derfor valgt å benytte forskjellige prinsipper, i samsvar med NRS (F) Investering i tilknyttet selskap og deltakelse i felles kontrollert virksomhet (Juni 2018), kap 3.8. Den største forskjellen i regnskapsprinsippene relaterer seg til IFRS 9 og IFRS 16. Konverteringseffekten i Volkswagen Møller Bilfinans ble bokført i 2018.

\*\* Har ikke mottatt regnskap for 2025- kun foreløpig EK.

## Note 6 - Andre finansinntekter og finanskostnader

	2025	2024
Renteinntekter	25	23
Valutagevinst	177	215
Andre finansinntekter	10	3
<b>Sum andre finansinntekter</b>	<b>211</b>	<b>242</b>

	2025	2024
Rentekostnader	157	121
Valutatap	168	223
Andre finanskostnader	26	39
<b>Sum andre finanskostnader</b>	<b>351</b>	<b>383</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet  
 Styret i Møller Mobility Group  
 Styreleder har ordet  
 Årsberetning 2025  
 Regnskap og noter 2025  
 Revisors beretning

## Note 7 - Skatter

## Skatt i resultatregnskapet

	2025	2024
Resultat før skattekostnad	1 543	1 266
Betalbar skatt Norge	275	149
Betalbar skatt utlandet	32	73
<b>Sum betalbar skatt</b>	<b>307</b>	<b>222</b>
Endring i utsatt skatt	(18)	(25)
Endring i utsatt skatt utlandet	2	(9)
<b>Skattekostnad</b>	<b>291</b>	<b>188</b>
<b>Årsresultat</b>	<b>1 251</b>	<b>1 078</b>
Effektiv skattesats	18,9 %	14,9 %
22 % av resultat før skattekostnad	339	278
<b>Faktisk skattekostnad</b>	<b>291</b>	<b>188</b>
<b>Avvik skattekostnad</b>	<b>48</b>	<b>90</b>
<i>Avviket utgjør:</i>		
Permanente forskjeller (inkludert skattefrie gevinster og utbytter)	8	2
Fremførbart underskudd	(6)	-
Resultat i tilknyttet selskap	(35)	(33)
Gevinst /tap ved salg av aksjer og utbytte	(1)	(63)
Avskrivning goodwill /merverdi bygg	15	15
Utenlandske selskap (lavere skattesats)	(41)	(8)
Annet, for lite/for mye beregnet skatt tidligere år	12	(2)
<b>Sum</b>	<b>(48)</b>	<b>(90)</b>

## ØKONOMI 2025

- CFO har ordet
- Styret i Møller Mobility Group
- Styreleder har ordet
- Årsberetning 2025
- Regnskap og noter 2025
- Revisors beretning

## Note 7 – Skatter, forts.

## Skatt i balansen

Ved beregning av utsatt skatt er det tatt hensyn til følgende midlertidige forskjeller	2025	2024
Kunder og andre fordringer	(7)	6
Varebeholdninger	372	362
Varige driftsmidler	(65)	(103)
Kortsiktig og langsiktig gjeld	1 371	1 410
Forpliktelser	69	56
Gevinst og tapskonto	1	1
Underskudd til fremføring	15	5
Latent utbytteskatt - Estland /Latvia	(238)	(221)
<b>Sum grunnlag utsatt skatt</b>	<b>1 518</b>	<b>1 516</b>

Norge 22 %	442	435
Sverige 20,6 %	(56)	(53)
Litauen 15 %	3	2
Estland 18 %	(0)	(2)
Latvia 20 %	(48)	(42)
<b>Netto utsatt skatt</b>	<b>342</b>	<b>341</b>

Balanseført utsatt skattefordel	453	446
Balanseført utsatt skatt gjeld	(112)	(105)
<b>Balanseført netto utsatt skatt</b>	<b>341</b>	<b>341</b>

Utsatt skatt er i balansen medtatt netto innen de ulike skattekonsern.

## Endring utsatt skatt i balansen fremkommer som følger:

Utsatt skatt 01.01	341	297
Tilgang /avgang kjøpte /solgte selskap	(11)	4
Utsatt skatt vedrørende internfortjeneste på tilknyttet selskap i år *	(5)	12
Årets resultatførte endring utsatt skatt	22	34
Kursjustering mm	(6)	(6)
<b>Utsatt skatt netto 31.12</b>	<b>341</b>	<b>341</b>

\* Utsatt skatt vedrørende internfortjeneste TS - balanseføres som del av investeringen.

## Betalbar skatt balanse fremkommer som følger:

Betalbar skatt i resultatet	307	222
Forskuddsbetalt skatt utlandet	(49)	(100)
<b>Skyldig betalbar skatt</b>	<b>258</b>	<b>122</b>

Inntektsskatt i Norge er 22 prosent, Sverige 20,6 prosent og Litauen 17 prosent. Estland og Latvia har ikke inntektsskatt, men utbytteskatt. Det er avsatt hhv 18 og 20 prosent latent skatt for utbytte.

## Note 8 - Investeringer i andre aksjer og andeler

Selskapets navn	Eierandel	Bokført verdi
Rebil Holding AS *	22,4 %	42
Gire AS **	15,2 %	22
Aksjeinvesteringer i skade- og lakkverksted og dekkhotell	20%-35%	6
<b>Sum</b>		<b>70</b>

\* Vi har ikke betydelig innflytelse i selskapet og det er derfor ikke behandlet som et tilknyttet selskap i konsernet.

\*\* Ved årsslutt ble det besluttet å konvertere aksjonærlån til aksjekapital. Konverteringen var pr 31.12 ikke registrert i Brønnøysundregistrene, men er hensyntatt i konsernregnskapet.

Aksjeinvesteringer med eierandel fra 20 til 35 prosent, er ikke behandlet som tilknyttede selskap da vi ikke har vesentlig innflytelse.

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## Note 9 - Andre fordringer

	2025	2024
Lån til tilknyttede selskap (TS)	27	26
Andre langsiktige fordringer	1	-
<b>Sum langsiktige fordringer</b>	<b>28</b>	<b>26</b>

	2025	2024
Forskudd til leverandører	43	33
Lån til ansatte*	1	1
Netto til gode MVA	8	14
Andre forskuddsbetalte kostnader	225	207
Utbytte fra Volkswagen Møller Bilfinans	-	294
Støtte/bonus til fabrikk	759	383
Påløpt inntekt (diverse bonus)	125	175
Andre kortsiktige fordringer	118	132
<b>Sum kortsiktige fordringer</b>	<b>1 279</b>	<b>1 240</b>

\* jf note 2

## Note 10 - Varer

	2025	2024
Nye biler	2 487	2 848
Brukte biler og demonstrasjonsbiler	2 303	2 383
Nedskrivning brukte biler	(35)	(34)
Deler og utstyr	525	517
Øvrige beholdninger	38	29
Nedskrivning deler og øvrig beholdning	(31)	(44)
<b>Sum varer</b>	<b>5 286</b>	<b>5 699</b>

## Note 11 - Kundefordringer

	2025	2024
Kundefordringer	1 439	1 605
Avsetning tap på fordringer	(10)	(11)
Kundefordringer Aars konsern	1	-
<b>Sum kundefordringer</b>	<b>1 430</b>	<b>1 594</b>

## Note 12 - Bankinnskudd

Konsernet har bankinnskudd på totalt 1.246 millioner kroner. Det er ikke bundne midler til dekning av skyldig skattetrekk. Skattetrekk er sikret ved bankgaranti (se note 18).

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## Note 13 - Aksjekapital og aksjonærinformasjon

Aksjonærer i Møller Mobility Group AS pr 31.12.25	A-aksjer	B-aksjer	Sum aksjer	Eierandel
Jan H. Møller	103	1	104	0,378 %
Aars AS	-	26 589	26 589	96,687 %
Møller Mobility Group MI AS	-	759	759	2,760 %
Møller Mobility Group MI 2 AS	-	48	48	0,175 %
<b>Sum</b>	<b>103</b>	<b>27 397</b>	<b>27 500</b>	<b>100,00 %</b>

Aksjekapitalen består av 27 500 aksjer pålydende 1 734 kroner, totalt 48 millioner kroner. Aksjene er delt i to aksjeklasser. Det er ingen stemmerettsbegrensninger.

Aars AS stemmer totalt for 98,85 prosent, hvor 2,16 prosent er indirekte gjennom Møller Mobility Group MI AS og Møller Mobility Group MI 2 AS.

A-aksjene er garantert et årlig utbytte på 5 millioner kroner samlet fra Møller Mobility Group AS og Møller Eiendom Holding AS.

## Note 14 - Egenkapital

2025	Majoritet	Minoritet	Totalt
Egenkapital 01.01.	5 238	67	5 305
Årsresultat	1 257	(6)	1 251
Avgitt utbytte*	(1 500)	-	(1 500)
Omregningsdifferanser i år mm.	7	(1)	6
<b>Egenkapital 31.12.</b>	<b>5 002</b>	<b>60</b>	<b>5 062</b>

\* inkluderer tilleggsutbytte på 600 millioner kroner

Akkumulert omregningsdifferanse pr 31.12.2025 er 167,2 millioner kroner.

2024	Majoritet	Minoritet	Totalt
Egenkapital 01.01.	4 971	65	5 036
Årsresultat	1 075	3	1 078
Avgitt utbytte*	(805)	-	(805)
Konsernbidrag	(10)	-	(10)
Omregningsdifferanser i år mm.	7	(1)	6
<b>Egenkapital 31.12.</b>	<b>5 238</b>	<b>67</b>	<b>5 305</b>

\* inkluderer tilleggsutbytte på 800 millioner kroner

## Note 15 - Pensjoner

Norske og svenske selskap i konsernet har sikrede, kollektive pensjonsavtaler. Selskapene i de tre baltiske landene har ingen pensjonsavtaler.

I Norge har vi en løpende innskuddsordning. Innskuddsordningen kostnadsføres fortløpende i regnskapet ved at konsernet innbetaler til forsikringselskapets sparebeløp basert på lønnsnivået til den enkelte ansatte. Ordningen oppfyller kravene i lov om innskuddspensjon. I tillegg til sparing til alderspensjon dekkes uførepensjon og barnepensjon. Disse dekningene har ikke fripoliseoppbygging, og det er dermed ingen framtidig forpliktelse knyttet til uføre- og barnepensjon utover løpende premieinnbetalinger.

Konsernet er medlem av AFP-ordningen gjennom LO/NHO. AFP-ordningen gir et livslangt tillegg til den ordinære alderspensjonen. AFP-ordningen er en ytelsesbasert flerforetakspensjonsordning og finansieres delvis gjennom kontingent som betales til Fellesordningen for AFP. Det foreligger ingen pålitelig måling og allokering av forpliktelse og midler i ordningen, derfor blir den regnskapsmessig behandlet som en innskuddsbasert pensjonsordning hvor premiebetalinger kostnadsføres løpende og ingen avsetninger foretas i regnskapet.

De svenske selskapene har pensjonsavtaler i henhold til tariffavtale. Ordningen i Sverige er en kombinasjon av ytelse og innskudd basert på stillingskategori, alder og inntekt. Opptjeningen i ytelsesordningen er delvis finansiert med premieinnbetaling, mens resten er finansiert ved oppbygging av pensjonsgjeld i balansen. Pensjonsforpliktelsen knyttet til den delen som ikke er forsikret, blir aktuarberegnet. Denne gjelden vil reduseres i takt med løpende pensjonsutbetalinger. All fremtidig oppføring er nå forsikret, men dette blir ikke aktuarberegnet, da ordningen er slik at midler og forpliktelse ikke er direkte allokert til hvert enkelt selskap i pensjonskollektivet.

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## Note 15 – Pensjoner, forts.

	2025	2024
Rentekostnad av pensjonsforpliktelsen	2	4
<b>Årets pensjonskostnad til sikrede og usikrede pensjoner</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
Innskuddspensjon	144	171
Ikke aktuarberegnet ytelsespensjon	51	59
<b>Samlede pensjonskostnader</b>	<b>197</b>	<b>234</b>
<b>Balansført aktuarberegnet pensjonsforpliktelse</b>		
Beregnet pensjonsforpliktelse pr 01.01	(57)	(66)
Årets pensjonskostnad	(2)	8
Årets pensjonsutbetalinger	3	2
Omregningsdifferanse	(4)	(1)
<b>Pensjonsforpliktelse</b>	<b>(60)</b>	<b>(57)</b>
Antall personer omfattet av alle pensjonsordninger	3 334	3 889
<b>Økonomiske forutsetninger</b>	Sverige	Norge
Avkastning på pensjonsmidler	0,0 %	0,0 %
Diskonteringsrente	3,0 %	4,0 %
Årlig lønnsvekst / årlig G-regulering	0,0 %	0,0 %

Som aktuarmessige forutsetninger for demografiske faktorer er det lagt til grunn vanlig benyttede forutsetninger innen forsikring, tilpasset konsernets aldersstruktur og avgang. Alle pensjonsforpliktelser er inklusiv arbeidsgiveravgift.

## Note 16 - Gjeld, finansiering og finansiell risiko

	2025	2024
Markedslån	-	250
Obligasjonslån	395	-
Syndikatlån	1 300	2 200
<b>Sum kortsiktig rentebærende gjeld</b>	<b>1 695</b>	<b>2 450</b>
Obligasjonslån	-	478
Annen langsiktig rentebærende gjeld	50	41
<b>Sum langsiktig rentebærende gjeld</b>	<b>50</b>	<b>519</b>
<b>Forfall</b>		
Forfall under 2 år	1 695	2 450
Forfall mellom 2 og 5 år	50	519
<b>Sum</b>	<b>1 745</b>	<b>2 969</b>
<b>Nøkkeltall</b>		
Ubenyttede kommiterte lånerammer	2 400	1 400

## GJELD

**Kortsiktig gjeld**

Møller Mobility Group hadde per 31.12.25 en syndikert kredittfasilitet på NOK 3,5 milliarder kroner. Fasiliteten forfaller i desember 2027. Møller Mobility Group AS står som låntager, men alle vesentlige selskap i konsernet er solidarisk ansvarlige for gjelden. Per 31.12.2025 er det trukket 1,3 milliarder kroner av lånerammen. Trekk på lånerammen er kortsiktige og gjelden karakteriseres derfor som kortsiktig gjeld. I tillegg har Møller Mobility Group en kommitert kredittamme på NOK 200 millioner kroner tilknyttet selskapets cash pool-struktur. Alle krav til finansielle nøkkeltall (covenants) er oppfylt ved årsskiftet.

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

**Note 16 – Gjeld, finansiering og finansiell risiko, forts.****Langsiktig gjeld**

Møller Mobility Group har hatt en langsiktig finansiering gjennom obligasjonslån på 600 millioner kroner. Obligasjonslånet løper frem til mars 2026 og er nå klassifisert som kortsiktig. Obligasjonslånet er ikke pantsikret, men er samordnet med det syndikerte banklånet med hensyn til solidarisk ansvar innen konsernet, og med samme krav til egenkapitalandel. Pr 31.12.2025 har Møller Mobility Group AS kjøpt tilbake 205 millioner kroner av obligasjonslånet.

**FINANSIELL RISIKO**

Konsernet har virksomhet innen salg, finansiering og service av biler. Konsernets aktiviteter medfører finansiell risiko knyttet til valuta, renter, kreditt og likviditet. Konsernet styrer risikoen ut fra en målsetting om å sikre forutsigbare kontantstrømmer og for å sikre tilstrekkelig likviditet til å møte naturlige svingninger i arbeidskapitalen.

**Valutarisiko**

Konsernet selger produkter i lokal valuta. I Norge er konsernet på kort sikt valutaeksponert relatert til import av produkter i EUR. Bilprodusentene bærer gjennom avtaler i all vesentlighet langsiktig valutarisiko. Den korte oppgjørsrisikoen søkes sikret løpende med spot-, termin- og opsjonskontrakter. Terminkontraktene blir markedsvurdert (mark-to-market) og verdien bokført som urealisert agio ved årsskiftet. Konsernet hadde ingen løpende, eksterne terminkontrakter for dette formålet ved årsskiftet. To løpende opsjonskontrakter hadde ved årsskiftet positiv markedsverdi som ikke er inntektsført.

I tillegg har konsernet valutarisiko knyttet til eierskapet i de svenske og baltiske selskapene. Møller Mobility Group sikrer generelt ikke egenkapitalen i utenlandske virksomheter, men søker å sikre forventet utbytte med ett års horisont. Ved årsskiftet har Møller Mobility Group sikret 15 millioner EUR og 63 millioner SEK. Urealisert agio gevinst ved utgangen av året var 1,0 millioner kroner.

**Renterisiko**

Alle inngåtte låneavtaler er langsiktige med flytende rente. For å redusere renterisiko har selskapet et mandat til å sikre deler av gjelden med renteswap-avtaler. Ved årsskiftet er det inngått renteavtaler for NOK 1.100 millioner kroner med en snittdurasjon på 1,9 og til en snittrente på 3,1 prosent. Per årsskiftet har selskapet en urealisert positiv markedsverdi på swappene på 5,3 millioner kroner som ikke er inntektsført.

**Kredittrisiko**

En vesentlig del av konsernets omsetning er kontantbasert. Det vil imidlertid være kredittrisiko knyttet til salg fra importørvirksomheten til eksterne forhandlere og i de tilfellene det selges biler eller verkstedtjenester på kreditt. Risikoen søkes sikret med stramme kredittrutiner og tett oppfølging av utestående kundefordringer. Historisk har tap på krav vært lave. Pr 31.12.25 er det avsatt 10,3 millioner kroner til tap på krav og faktisk tap i 2025 ble 7,9 millioner kroner.

**Likviditetsrisiko**

Konsernet opererer i en syklisk bransje med relativt store svingninger i arbeidskapitalen som medfører risiko knyttet til kortsiktig likviditet. Selskapet styrer denne risikoen ved at rammen i den syndikerte trekkfasiliteten er avtalt på et nivå som i tillegg til å dekke de normale svingningene i likviditeten anses som tilstrekkelig til å dekke uventede, ekstraordinære hendelser.

**Gjenkjøpsavtaler**

Konsernet har risiko knyttet til gjenkjøpsavtaler. Samlede gjenkjøpsforpliktelser er 7,4 milliarder kroner pr 31.12.2025. Risikoen er knyttet til fremtidig markedspris for brukte biler. Risikoen søkes sikret ved gitte rutiner for inngåelse av avtaler og tilbakelevering av bilene. Det foretas løpende vurdering av forpliktelsene og det foretas avsetning til eventuelle forventede tap.

## ØKONOMI 2025

- CFO har ordet
- Styret i Møller Mobility Group
- Styreleder har ordet
- Årsberetning 2025
- Regnskap og noter 2025
- Revisors beretning

## Note 17 - Annen kortsiktig gjeld og annen langsiktig gjeld

	2025	2024
Avsetning garanti	664	663
Batteriretur	169	173
Påløpte kostnader og forskuddsbetalte inntekter	771	680
Feriepenger og påløpt lønn	584	521
Forskudd fra kunder	310	146
Avsetning bonus til ansatte (LTI)	67	69
Avsetning andre forpliktelser	224	214
<b>Sum annen kortsiktig gjeld</b>	<b>2 789</b>	<b>2 465</b>
Avsetning forpliktelser	284	288
Annen rentebærende gjeld	7	6
Avsetning bonus til ansatte (LTI)	150	160
<b>Sum annen langsiktig gjeld</b>	<b>440</b>	<b>454</b>

**Avsetning garanti og andre forpliktelser**

Garantiforpliktelsen er et estimat basert på historiske garantikostnader og forventning om fremtidig utvikling i garantikostnader på biler solgt og levert av Harald A. Møller AS. Garantiforordningene mot de ulike produsentene varierer. Selskapet står som selvsassurandør for 5 års garanti for ett av bilmerkene, ordningen omfatter ikke nye biler, men gjelder fortsatt for en portefølje av eldre biler.

Batteriretur er konsernets forpliktelser knyttet til "end of life" håndtering av lithiumbatterier. Fra 2017 til og med 2019 har importøren avsatt for dette, men for biler solgt fra 2020 og fremover har Volkswagen AG dette ansvaret. Øvrige forpliktelser inkluderer tapsavsetning knyttet til gjenkjøpsporteføljen.

## Note 18 - Pantstillelser, garantiansvar og forpliktelser

	2025	2024
<b>Garantiansvar</b>		
Gjenkjøpsavtaler for biler	7 438	6 191
Engangsvgift, Tollregion Oslo og Akershus	177	177
Skattetrekk	200	200

Møller Mobility Group AS har et obligasjonslån på 600 millioner kroner, hvor av konsernet har tilbakekjøpt 205 millioner kroner. Dette løper frem til mars 2026. Utover dette har Møller Mobility Group AS en syndikert låneramme på henholdsvis 3,5 milliarder. Per 31.12.25 var det trukket 1,3 milliarder kroner på syndikatlånet. Datterselskaper som utgjør mer enn 80 prosent av konsernets EBITDA og totale eiendeler er garantister for disse lånene. I tillegg har Møller Mobility Group en kassekreditramme på 200 millioner NOK som er sikret ved solidaransvar (konsernkontoordning). Pr 31.12.25 var det ikke trukket noe på denne rammen.

Konsernet har tilsammen 31.511 biler i gjenkjøpsporteføljen. Av disse bilene kommer 32 prosent tilbake i 2026, 28 prosent kommer tilbake i 2027 og 40 prosent kommer tilbake i 2028 eller senere.

Konsernets selskaper som inngår i fellesregistrering for merverdiavgift, har solidaransvar for eventuell gjeld. Pr 31.12.25 skylder Møller Mobility Group AS via fellesregistrering registrert på Aars AS 380,7 millioner kroner i merverdiavgift.

## ØKONOMI 2025

- CFO har ordet
- Styret i Møller Mobility Group
- Styreleder har ordet
- Årsberetning 2025
- Regnskap og noter 2025
- Revisors beretning

## Note 19 - Nærstående parter

Selskap	Selskapsforhold	Transaksjonsart	2025	2024
Volkswagen Møller Bilfinans AS	Tilknyttet selskap	Salg av biler	3 208	2 525
<b>Sum salg</b>			<b>3 208</b>	<b>2 525</b>
Volkswagen Møller Bilfinans AS	Tilknyttet selskap	Kjøp av biler	1 060	602
Møller Eiendom AS	Søsterkonsern	Husleiekostnad	420	357
<b>Sum kjøp</b>			<b>1 480</b>	<b>959</b>
Volkswagen Møller Bilfinans AS	Tilknyttet selskap	Mellomværende pr 31.12	90	(25)
Møller Eiendom Holding AS	Søster	Mellomværende pr 31.12	-	3

## Note 20 - Betydelige transaksjoner i regnskapsåret

## Transaksjoner i 2025

Ingen vesentlige transaksjoner i 2025

## Transaksjoner i 2024

Møller Bil AS har pr 01.05.2024 kjøpt 100 prosent av aksjene i tre Porsche-forhandlere.

Transaksjonen har følgende effekt på konsernregnskapet pr 31.12.24:

	Kjøp
Kundefordringer	53
Driftsmidler	57
Varebeholdning	131
Andre eiendeler	34
Lev.gjeld	(44)
Annen rentefri gjeld	(37)
Rentebærende gjeld	(279)
<b>Netto identifiserbare eiendeler</b>	<b>(84)</b>
Goodwill	124
<b>Kjøpssum</b>	<b>40</b>
Betalt i kontanter	40
<b>Netto kontanter ut</b>	<b>40</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Resultatregnskap

(Selskapsregnskap Møller Mobility Group)

<i>(Beløp i MNOK)</i>	Note	2025	2024
<b>DRIFTSINNTEKTER</b>			
Andre driftsinntekter	1	129	112
<b>Sum driftsinntekter</b>		<b>129</b>	<b>112</b>
<b>DRIFTSKOSTNADER</b>			
Lønns- og andre personalkostnader	2	170	147
Av- og nedskrivninger	3	9	9
Andre driftskostnader		190	89
<b>Sum driftskostnader</b>		<b>369</b>	<b>245</b>
<b>DRIFTSRESULTAT</b>		<b>(240)</b>	<b>(133)</b>
<b>FINANSPOSTER</b>			
Inntekter på investering i datterselskaper	4	1 405	1 121
Renteinntekter fra foretak i samme konsern		251	234
Andre finansinntekter	5	175	488
Rentekostnader fra foretak i samme konsern		(17)	(37)
Andre finanskostnader	5	(317)	(330)
<b>Sum finansposter</b>		<b>1 497</b>	<b>1 477</b>
<b>RESULTAT FØR SKATTEKOSTNAD</b>		<b>1 257</b>	<b>1 344</b>
Skatter	6	263	111
<b>ÅRSRESULTAT</b>		<b>994</b>	<b>1 234</b>
<i>Forslag til disponering i Møller Mobility Group AS:</i>			
Avgitt konsemdrag etter skatt		-	(10)
Avsatt utbytte		(900)	(5)
Overført til /(fra) annen egenkapital		(94)	(1 219)
Disponert		<b>(994)</b>	<b>(1 234)</b>
Tilleggsutbytte besluttet før generalforsamlingsdato		(600)	(800)
Fra annen egenkapital		<b>600</b>	<b>800</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

## Balanse per 31.12

# Eiendeler

[Selskapsregnskap Møller Mobility Group]

<i>(Beløp i MNOK)</i>	Note	2025	2024
<b>EIENDELER</b>			
Utsatt skattefordel	6	-	1
<b>Sum immaterielle eiendeler</b>		<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Varige driftsmidler</b>			
	3	49	49
Investeringer i datterselskap	7	2 054	1 765
Investeringer i tilknyttede selskap	8	930	930
Investeringer i aksjer og andeler		64	59
Fordringer til konsernselskap	9	3 204	4 191
Andre fordringer		26	26
<b>Sum finansielle anleggsmidler</b>		<b>6 278</b>	<b>6 970</b>
<b>SUM ANLEGGSMIDLER</b>		<b>6 328</b>	<b>7 020</b>
Andre fordringer		27	362
Fordringer på konsernselskap	9	1 314	906
<b>Sum fordringer</b>		<b>1 341</b>	<b>1 267</b>
<b>Bankinnskudd og kontanter</b>	10	<b>1 082</b>	<b>54</b>
<b>SUM OMLØPSMIDLER</b>		<b>2 423</b>	<b>1 322</b>
<b>SUM EIENDELER</b>		<b>8 750</b>	<b>8 342</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet  
Styret i Møller Mobility Group  
Styreleder har ordet  
Årsberetning 2025  
Regnskap og noter 2025  
Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

## Balanse per 31.12

# Egenkapital og gjeld

(Selskapsregnskap Møller Mobility Group)

(Beløp i MNOK)	Note	2025	2024
<b>EGENKAPITAL</b>			
Aksjekapital		48	48
Annen innskutt egenkapital		3	3
Annen egenkapital		3 685	4 191
<b>SUM EGENKAPITAL</b>	<b>11</b>	<b>3 736</b>	<b>4 241</b>
<b>GJELD</b>			
Pensjonsforpliktelser	<b>12</b>	2	2
<b>Sum avsetninger for forpliktelser</b>		<b>2</b>	<b>2</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>			
Obligasjonslån	<b>13</b>	-	478
Gjeld til konsernselskaper	<b>11</b>	1 616	773
Annen langsiktig gjeld		23	30
<b>Sum langsiktig gjeld</b>		<b>1 639</b>	<b>1 281</b>
<b>Kortsiktig gjeld</b>			
Obligasjonslån		395	-
Gjeld til kredittinstitusjoner	<b>13</b>	1 300	2 450
Leverandørgjeld		7	8
Betalbar skatt	<b>6</b>	254	95
Skyldige offentlige avgifter		9	9
Utbytte og konsernbidrag	<b>10</b>	900	17
Gjeld til konsernselskaper	<b>10</b>	430	163
Annen kortsiktig gjeld		79	76
<b>Sum kortsiktig gjeld</b>		<b>3 374</b>	<b>2 818</b>
<b>SUM GJELD</b>		<b>5 014</b>	<b>4 101</b>
<b>SUM EGENKAPITAL OG GJELD</b>		<b>8 750</b>	<b>8 342</b>

Styret i Møller Mobility Group AS  
Oslo, 16. april 2026

Øyvind Schage Førde  
Styreleder

Harald Møller  
Styremedlem

Jon Morten Møller  
Styremedlem

Anne Catrine Møller  
Styremedlem

Laxmi Akkaraju  
Styremedlem

Anne Dingstad  
Styremedlem

Geir Karlsen  
Styremedlem

Petter Hellman  
Konsernsjef

(Regnskapet er elektronisk signert)

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet  
 Styret i Møller Mobility Group  
 Styreleder har ordet  
 Årsberetning 2025  
 Regnskap og noter 2025  
 Revisors beretning

# Kontantstrømoppstilling (Selskapsregnskap Møller Mobility Group)

## KONTANTSTRØM FRA OPERASJONELLE AKTIVITETER

Ordinært resultat før skattekostnad		1 257	1 344
Inntektsført utbytte/konsembidrag	4	(1 405)	(1 121)
Gevinst/Tap ved salg av anleggsmidler og aksjer		2	2
Avskrivninger	3	9	9
Periodens betalte skatter		(101)	(281)
Endring kundefordringer og leverandører		(2)	3
Endring konsemmfordringer/gjeld		165	178
Endring andre poster		89	(87)
<b>Netto kontantstrøm fra operasjonelle aktiviteter</b>		<b>14</b>	<b>48</b>

## KONTANTSTRØM FRA INVESTERINGSAKTIVITETER

Investert i varige driftsmidler		(32)	(36)
Salg varige driftsmidler		20	25
Investert i aksjer		(5)	(8)
Kapitalinnskudd i datterselskap og TS		(20)	-
Mottatt utbytte/konsembidrag		929	1 759
Inn- og utbetalinger knyttet til finansielle anleggsmidler		-	-
Endring konsemmkontoordning fordringer		993	(1 108)
<b>Netto kontantstrøm fra investeringsaktiviteter</b>		<b>1 885</b>	<b>632</b>

## KONTANTSTRØM FRA FINANSIERINGSAKTIVITETER

Avgitt konsembidrag		(121)	(9)
Avgitt utbytte		(5)	(5)
Tilleggsutbytte		(600)	(800)
Ut/innbetaling på langsiktige innlån		(5)	(3)
Opptak lån		-	600
Nedbetaling lån		(983)	-
Endring konsemmkontoordning gjeld		842	(520)
<b>Netto kontantstrøm fra finansieringsaktiviteter</b>		<b>(871)</b>	<b>(737)</b>

Netto endring i likvider gjennom året		1 028	(57)
Likviditetsbeholdning 01.01		54	111
<b>Likviditetsbeholdning 31.12</b>		<b>1 082</b>	<b>54</b>

## ØKONOMI 2025

- CFO har ordet
- Styret i Møller Mobility Group
- Styreleder har ordet
- Årsberetning 2025
- Regnskap og noter 2025
- Revisors beretning

# Noter

(Selskapsregnskap Møller Mobility Group)

Alle tall i millioner kroner.

## Regnskapsprinsipper

Relevante regnskapsprinsipper for morselskapet er omtalt under kapittel "Regnskapsprinsipper" i konsernregnskapet.

### Note 1 - Andre driftsinntekter

	2025	2024
Inntekter fra fellestjenester i konsern	129	105
Andre driftsinntekter	-	7
<b>Sum andre driftsinntekter</b>	<b>129</b>	<b>112</b>

### Note 2 - Lønns- og andre personalkostnader

	2025	2024
Lønninger	137	114
Arbeidsgiveravgift	20	22
Pensjonskostnader	6	6
Andre personalkostnader	6	5
<b>Sum lønns- og andre personalkostnader</b>	<b>170</b>	<b>147</b>

Gjennomsnittlig antall ansatte	46	48
--------------------------------	----	----

For informasjon om ytelser til ledende personer, inklusiv lønn til administrerende direktør i Møller Mobility Group AS, se note 2 i konsernregnskapet.

Godtgjørelse til revisor i 2025 er 645.500 kroner for revisjon, og 1.072.709 kroner til andre ytelser. Beløpene er ekskl. mva.

### Note 3 - Varige driftsmidler og immaterielle eiendeler

	Varige driftsmidler*	Immaterielle eiendeler	Sum
Anskaffelseskost 01.01	65	18	83
Tilgang	32	-	32
Avgang	(27)	-	(27)
<b>Anskaffelseskost 31.12</b>	<b>70</b>	<b>18</b>	<b>88</b>
Akkumulerte avskrivninger 01.01	17	18	35
Årets av- og nedskrivning	9	-	9
Avgang	(5)	-	(5)
<b>Avskrevet 31.12</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>39</b>
<b>Bokført verdi 31.12</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>49</b>

Lineær avskrivningsplan	3-7 år	3-10 år
-------------------------	--------	---------

\* Biler, inventar og innredning

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## Note 4 - Inntekter på investeringer i datterselskaper

	2025	2024
Harald A. Møller AS	1 286	967
Møller Bil AS	117	151
Møller Synergi AS	1	4
<b>Sum inntekter på investeringer i datterselskaper</b>	<b>1 405</b>	<b>1 121</b>

Inntektene består av utbytte og konsernbidrag fra datterselskap

## Note 5 - Andre finansinntekter og finanskostnader

	2025	2024
Valutagevinst	160	191
Andre finansinntekter	15	297
<b>Sum andre finansinntekter</b>	<b>175</b>	<b>488</b>

Valutatap	155	195
Andre finanskostnader	162	135
<b>Sum andre finanskostnader</b>	<b>317</b>	<b>330</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet  
 Styret i Møller Mobility Group  
 Styreleder har ordet  
 Årsberetning 2025  
 Regnskap og noter 2025  
 Revisors beretning

## Note 6 - Skatter

## Skatt i resultatregnskapet

	2025	2024
Resultat før skattekostnad	1 257	1 344

Betalbar skatt Norge	263	111
<b>Sum betalbar skatt</b>	<b>263</b>	<b>111</b>

Endring i utsatt skatt	1	-
<b>Skattekostnad</b>	<b>264</b>	<b>111</b>
<b>Årsresultat</b>	<b>994</b>	<b>1 234</b>

Effektiv skattesats	21,0 %	8,3 %
---------------------	--------	-------

22 % av resultat før skattekostnad	277	296
Faktisk skattekostnad	264	111
<b>Avvik skattekostnad</b>	<b>14</b>	<b>184</b>

## Avviket utgjør:

Permanente forskjeller	6	-
Gevinst, tap aksjer og utbytte	(20)	(185)
<b>Sum</b>	<b>(14)</b>	<b>(185)</b>

## Skatt i balansen

Ved beregning av utsatt skatt er det tatt hensyn til følgende midlertidige forskjeller

	2025	2024
Varige driftsmidler	4	5
Urealisert agio terminkontrakter	-	2
Pensjon	(2)	(2)
Avsetning for forpliktelser mm	(3)	(8)
<b>Sum grunnlag utsatt skatt</b>	<b>0</b>	<b>(3)</b>

Norge 22 %	0	(1)
<b>Netto utsatt skatt</b>	<b>0</b>	<b>(1)</b>

Endring utsatt skatt i balansen fremkommer som følger:

Utsatt skatt 01.01	(1)	(1)
Årets endring utsatt skatt	1	-
<b>Utsatt skatt netto 31.12</b>	<b>0</b>	<b>(1)</b>

Betalbar skatt balanse fremkommer som følger:

Betalbar skatt i resultatet	262	111
Feil fra tidligere	(6)	-
Skatt på kapitalinnskudd	(2)	(13)
Skatt på avgitt konsernbidrag	-	(3)
<b>Skyldig betalbar skatt</b>	<b>(254)</b>	<b>(95)</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet  
 Styret i Møller Mobility Group  
 Styreleder har ordet  
 Årsberetning 2025  
 Regnskap og noter 2025  
 Revisors beretning

## Note 7 - Investeringer i datterselskap

Selskapets navn	Forretnings- kontor	Eier- / stemme andel	Egenkapital 31/12/2025	Årsresultat 2025*	Bokført verdi
Harald A. Møller AS	Oslo	100 %	728	1 042	662
Møller Bil AS	Oslo	100 %	779	203	315
Møller Digital AS	Oslo	100 %	(37)	165	536
Møller Synergi AS	Oslo	100 %	1	4	18
Hyre AS	Oslo	76 %	148	1	295
Hyre Mipco AS	Oslo	88 %	29	-	16
Wash Group Holding AS**	Vestfossen	80 %	55	1	212
<b>Sum investeringer i datterselskap</b>			<b>1 702</b>	<b>1 416</b>	<b>2 054</b>

\* Inkluderer mottatt aksjeutbytte / konsemdbidrag fra datterselskap på totalt 383 millioner kroner.

\*\* Regnskap for 2025 er ikke mottatt, kun foreløpige tall.

Tabellen over viser kun aksjer eiet direkte av Møller Mobility Group AS. Samlet består konsernet av 47 selskaper direkte og indirekte eiet av Møller Mobility Group AS.

## Note 8 - Investeringer i tilknyttede selskap

Selskapets navn	Stemme- andel / eierandel	EK i selskapet 31/12/2025	Resultat etter skatt 2025	Bokført verdi 31/12/2025
Volkswagen Møller Bilfinans AS, Oslo (IFRS*)	49 %	4 391	332	840
Mitt Dekkhotell AS, Oslo *	45 %	37	10	90
<b>Sum investeringer i tilknyttede selskap</b>		<b>4 428</b>	<b>343</b>	<b>930</b>

\* Viser til note 4 i konsernregnskapet vedr IFRS

\*\* Regnskap for 2025 er ikke mottatt, kun foreløpige tall

Andel av resultat er ikke innarbeidet i selskapsregnskapet, kun i konsernregnskapet til Møller Mobility Group.

## ØKONOMI 2025

- CFO har ordet
- Styret i Møller Mobility Group
- Styreleder har ordet
- Årsberetning 2025
- Regnskap og noter 2025
- Revisors beretning

## Note 9 - Mellomværende med selskaper i Aars konsernet

	2025	2024
Møller Bil Norge	1 768	2 734
Møller Digital AS	711	531
Møller Bil Sverige	99	117
Møller Auto Baltic	542	730
Hyre AS	65	60
Wash Group Holding AS	19	19
<b>Sum langsiktige fordringer</b>	<b>3 204</b>	<b>4 191</b>

Fordringen består av driftskapital, samt lån til konsernselskap (konsernkontoordning). Fordringene er langsiktig finansiering av datterselskaper og har ingen bestemt nedbetalingsstruktur. Postene må i sin helhet anses å løpe ut over ett år etter regnskapsårets slutt.

	2025	2024
Bankinnskudd i datterselskap (konsernkontoordning)	1 616	773
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>1 616</b>	<b>773</b>

	2025	2024
Fordringer på konsernselskap - utbytte / konsernbidrag	1 312	837
Kundefordringer konsern	2	6
Andre fordringer konsern	-	63
<b>Sum kortsiktige fordringer</b>	<b>1 314</b>	<b>906</b>

	2025	2024
Utbytte	900	5
Konsernbidrag utover Møller Mobility Group	-	12
<b>Sum skyldig konsernbidrag og utbytte</b>	<b>900</b>	<b>17</b>

	2025	2024
Konsernbidrag til selskap i Møller Mobility Group	272	108
Leverandørgjeld konsern	69	55
Annen kortsiktig gjeld konsern	89	-
<b>Sum kortsiktig gjeld til konsernselskap</b>	<b>430</b>	<b>163</b>

## Note 10 - Bankinnskudd

Møller Mobility Group AS har bankinnskudd på 1.082 millioner kroner. Selskapet har stillet garanti for skyldig skattetrekk i datterselskapene for 200 millioner kroner.

**ØKONOMI 2025**

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

**BÆREKRAFT 2025****Note 11 - Egenkapital**

	Aksje- kapital	Annen innsk. egenkapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.25	48	3	4 190	4 240
Tilleggsutbytte	-	-	(600)	(600)
Årets resultat	-	-	994	994
Valutasikring av egenkapital i utenlandske datterselskap	-	-	2	2
Avsatt til utbytte	-	-	(900)	(900)
<b>Egenkapital 31.12.25</b>	<b>48</b>	<b>3</b>	<b>3 685</b>	<b>3 736</b>

	Aksje- kapital	Annen innsk. egenkapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 01.01.24	48	3	3 769	3 819
Tilleggsutbytte	-	-	(800)	(800)
Årets resultat	-	-	1 234	1 234
Valutasikring av egenkapital i utenlandske datterselskap	-	-	2	2
Avsatt til utbytte	-	-	(5)	(5)
Konsernbidrag	-	-	(10)	(10)
<b>Egenkapital 31.12.24</b>	<b>48</b>	<b>3</b>	<b>4 190</b>	<b>4 241</b>

For informasjon om aksjekapital og aksjonærinformasjon, se note 13 i konsernregnskapet.

**Note 12 - Pensjoner**

Selskapet har i dag en innskuddspensjonsordning som er tilpasset ny lov om innskuddspensjon. Innskuddspensjonen dekkes av bedriften ved løpende innbetaling til forsikringsselskap og selskapet har ingen forpliktelser utover dette.

Selskapet er tilsluttet AFP-ordningen gjennom LO/NHO. Ny AFP-ordning er en ytelsesbasert flerforetaksordning, og siden midlene ikke kan henføres til hvert enkelt medlem, blir ordningen regnskapsmessig behandlet som en innskuddsordning, og fremtidig forpliktelse blir dermed ikke balanseført. Det som gjenstår av pensjonsforpliktelse i balansen gjelder noen få usikrede driftspensjoner.

	2025	2024
<b>Pensjonskostnad</b>		
Innskuddspensjon	5	5
<b>Pensjonskostnader</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
<b>Balanseført pensjonsforpliktelse</b>		
Beregnete pensjonsforpliktelser	2	2
<b>Netto balanseført pensjonsforpliktelse</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Antall personer omfattet av alle pensjonsordningene	47	45
<b>Økonomiske forutsetninger</b>		
Avkastning på pensjonsmidler	0,0 %	0,0 %
Diskonteringsrente	3,3 %	3,7 %
Årlig lønnsvekst / årlig G-regulering	0,0 %	0,0 %

Alle pensjonsforpliktelser er inklusiv arbeidsgiveravgift.

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## Note 13 - Gjeld, finansiering og finansiell risiko

	2025	2024
<b>Kortsiktig gjeld</b>		
Trekk på kommitert låneramme	1 300	2 200
Markedslån	-	250
Obligasjonslån	395	-
<b>Sum kortsiktig rentebærende gjeld</b>	<b>1 695</b>	<b>2 450</b>
<b>Langsiktig gjeld</b>		
Obligasjonslån	-	478
Annen langsiktig gjeld uten renter	23	30
Gjeld til øvrige selskap i Møller Mobility Group konsern	1 616	773
<b>Sum langsiktig gjeld</b>	<b>1 639</b>	<b>1 282</b>
<b>Forfall</b>		
Forfall under 2 år	1 695	2 200
Forfall mellom 2 og 5 år	-	478
<b>Sum</b>	<b>1 695</b>	<b>2 678</b>
<b>Nøkkeltall</b>		
Ubenyttede kommiterte lånerammer	2 400	1 400

Møller Mobility Group AS er Møller Mobility Group konsernets internt bank.

## Note 14 - Garantiansvar og forpliktelser

	2025	2024
<b>Garantiansvar</b>		
Engangsavgift, Tollregion Oslo og Akershus	177	177
Skattetrekk	200	200
Morselskapsgaranti	204	179

Garantien gjelder for datterselskaper.

## Note 15 - Nærstående parter

Selskap	Selskapsforhold	Transaksjonsart	2025	2024
Alle datterselskap	Datter	Finansinntekter	251	234
Alle datterselskap	Datter	Salg av administrasjonstjenester	129	105
<b>Sum salg</b>			<b>380</b>	<b>339</b>
Alle datterselskap	Datter	Finanskostnader	17	37
Møller Synergi AS	Datter	Kjøp av regnskapstjenester med mer	2	2
Møller Digital AS	Datter	Kjøp av IT-, telefonitjenester	4	3
Møller Bil forhandlere	Datter	Kjøp av biler	9	13
<b>Sum kjøp</b>			<b>32</b>	<b>54</b>

## ØKONOMI 2025

CFO har ordet

Styret i Møller Mobility Group

Styreleder har ordet

Årsberetning 2025

Regnskap og noter 2025

Revisors beretning

## BÆREKRAFT 2025

# Revisors beretning



Til generalforsamlingen i Møller Mobility Group AS

## Uavhengig revisors beretning

### Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Møller Mobility Group AS, som består av:

- selskapsregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper, og
- konsernregnskapet, som består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap og kontantstrømpoppstilling for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav,
- gir selskapsregnskapet et rettviseende bilde av selskapets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge, og
- gir konsernregnskapet et rettviseende bilde av konsernets finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dets resultater og kontantstrømmer for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge.

### Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under *Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet*. Vi er uavhengige av selskapet og konsernet i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

### Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen og annen øvrig informasjon som er publisert sammen med årsregnskapet. Øvrig informasjon omfatter informasjon i årsrapporten bortsett fra årsregnskapet og den tilhørende revisjonsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker verken informasjonen i årsberetningen eller annen øvrig informasjon.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen og annen øvrig informasjon. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen, annen øvrig informasjon og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjon i årsberetningen og annen øvrig informasjon ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom årsberetningen eller annen øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

### Ledelsens ansvar for årsregnskapet

PricewaterhouseCoopers AS, org.no.: 987 009 713 MVA, Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførererselskap  
 Advokatfirmaet PricewaterhouseCoopers AS, Org.no.: 988 371 084 MVA, Medlemmer av Advokatforeningen, advokatfirmaet/pwc.com  
 PwC Tax Services AS, Org.no.: 962 066 321 MVA, Autorisert regnskapsførererselskap, Medlem av Regnskap Norge  
 Dronning Eufemias gate 71, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo, T: 02316 (+47 952 60 000) www.pwc.no

Ledelsen er ansvarlig for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik intern kontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet er ledelsen ansvarlig for å ta standpunkt til selskapets og konsernets evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avvirket.

### Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet. For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til: <https://revisorforeningen.no/revisjonsberetninger>

Oslo, 16. april 2026

PricewaterhouseCoopers AS

Vidar Lorentzen  
Statsautorisert revisor

---

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

---

ØKONOMI 2025

---

### BÆREKRAFT 2025

#### Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

#### Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

#### Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

#### Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

#### Metodeskriv klimaregnskap 2025

---

Selskap i Møller Mobility Group



# Møller Mobility Group Bærekraft 2025

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

## ESRS 2: Generelle opplysninger

Verden preges av geopolitisk uro, regulatorisk usikkerhet og økt press på klima- og bærekraftsarbeidet. Samtidig fortsetter utviklingen innen elektrifisering, fornybar energi og batteriteknologi, og det grønne skiftet representerer betydelige muligheter. Klima, miljø, mangfold og inkludering har ikke blitt mindre viktig, og næringslivet må bidra med de konkrete løsningene.

Som ett av Nord-Europas største mobilitetskonsern skal Møller Mobility Group (MMG) være en pådriver i omstillingen til en mer bærekraftig transportsektor. En proaktiv tilnærming til bærekraft har blitt en forutsetning for langsiktig, lønnsom vekst, og MMG integrerer bærekraft på tvers av alle land og forretningsområder.

### Generelle opplysninger om bærekraftsrapporten

Bærekraftsrapporten for Møller Mobility Group omfatter alle heleide selskaper som inngår i konsernets finansielle konsolidering. Som en følge av resultater fra [MMGs analyse av dobbel vesentlighet \[DVA\]](#) omfatter også enkelte temaer og kapitler, herunder klimaregnskapet, de deleide selskapene. Rapporten dekker både konsernets egen drift og relevante deler av oppstrøms og nedstrøms verdikjede, og omfatter alle vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter identifisert gjennom analysen av dobbel vesentlighet.

Vårt morselskap, Aars, er rapporteringspliktig i henhold til *Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD), Bærekraftsdirektivet, fra 2028 for regnskapsåret 2027. MMG har besluttet å tilpasse rapporteringen til kravene som følger av CSRD og de europeiske rapporteringsstandardene (ESRS). Foreliggende rapport er utarbeidet inspirert av utkastet til forenklete ESRS-standarder, oversendt fra EFRAG til Europakommisjonen 3. desember 2025. Årets rapport er å anse som en overgangs-

rapport, med formål å gradvis tilpasse konsernets struktur og datagrunnlag til de krav som vil gjelde for Aars fra og med regnskapsåret 2027.

Bærekraftsrapporten er ikke attestert, med unntak av [klimaregnskapet](#).

### Styring og kontroll

**ROLLER OG ANSVAR**

Bærekraft er en del av konsernets styringsstruktur og rapporteringslinjer, som redegjort for i [Eierstyring og selskapsledelse](#).

**Styret** har det overordnede ansvaret for bærekraftsarbeidet og godkjenner konsernets policy, strategi og den årlige eksterne rapporteringen.

**Konsernledelsen** har ansvar for å gjennomføre strategien og følge opp mål og tiltak relatert til bærekraft på tvers av organisasjonen. Dette omfatter fastsettelse av vesentlige temaer, fastsettelse av ambisjoner og mål, operasjonalisering av tiltak, integrering av bærekraft i strategiske beslutninger og risikostyring, samt oppfølging av ansvarlig forretningspraksis i hele verdikjeden. Resultater og fremdrift følges opp jevnlig gjennom etablerte styrings- og rapporteringsprosesser.

**CFO-funksjonen og avdelingen Finans og Strategi** har ansvar for både finansiell og ikke-finansiell rapportering, herunder kvalitetssikring, internkontroll og attestasjon. Det er etablert



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**ESRS 2: Generelle opplysninger**

nødvendige prosedyrer og rutiner for å sikre datakvalitet og pålitelig rapportering, i tråd med at bærekraftsrelatert informasjon i økende grad likestilles med finansiell rapportering. Juridisk avdeling følger opp etterlevelse av relevant lovgivning, mens innkjøpsavdelingen har ansvar for å sikre ansvarlige innkjøp, aktsomhetsvurderinger og oppfølging av leverandører.

**Avdelingen Folk og Bærekraft**, med direktør for bærekraft i spissen, leder den operative gjennomføringen av bærekraftsarbeidet og koordinerer oppfølging av vesentlige temaer. HR- og HMS-funksjonene har en sentral rolle i både strategioppfølging og rapportering av data om ansatte og arbeidsforhold.

**Forretningsområdene** utarbeider tiltak og nøkkeltall som understøtter konsernets overordnede mål, og rapporterer tertialvis gjennom etablerte Business Reviews. I Harald A. Møller er det en egen kvalitets- og miljøavdeling som blant annet har ansvar for å sikre at konsernet overholder kravene i ISO14001 og 9001.

Se kapittelet [Eierstyring og selskapsledelse](#) for flere detaljer om sammensetning, kjønnsfordeling og uavhengighet i MMGs styrende organer.

**Kompetanse og ekspertise**

Styret og konsernledelsen har samlet bred erfaring med strategi, risikostyring og bærekraftsrapportering fra større virksomheter. I forbindelse med innføringen av CSRD har både styret og konsernledelsen mottatt opplæring om regelverket. Tilgang til ytterligere fagkompetanse sikres gjennom dialog med interne fagansvarlige og relevante eksterne rådgivere ved behov.

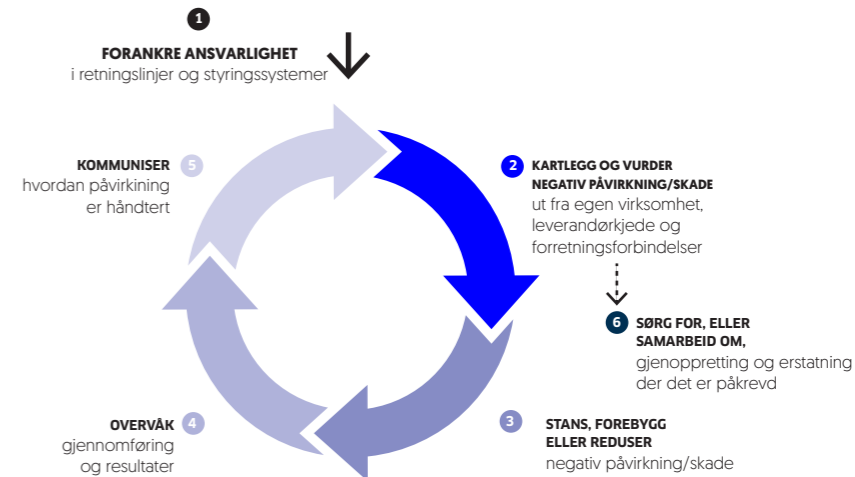
**Tverrfaglige arbeidsgrupper**

Det er etablert tverrfaglige arbeidsgrupper innen sentrale bærekraftsområder som energi, sirkularitet og arbeidsinkludering i MMG. Gruppene samler relevant kompetanse fra ulike deler av organisasjonen og skal bidra til effektiv implementering av tiltak, bedre ressursutnyttelse og systematisk oppfølging av mål. Arbeidet koordineres gjennom et konsernovergripende nettverk ledet av Direktør for bærekraft, og sentrale leveranser inngår i den løpende rapporteringen til konsernledelse og styre.

**Aktsomhetsvurderinger****Åpenhetsloven – se også:**

- Møller Mobility Groups «Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis» – rapportering til Etisk Handel Norge knyttet til åpenhetsloven. Rapporten er tilgjengelig på konsernets nettside [www.moller.no](http://www.moller.no).
- Kapittel «S2: Arbeidere i verdikjeden», for en konkretisering av relevante mål, tiltak og indikatorer knyttet til leverandør oppfølging.

MMG utfører aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs modell for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv. [Aktsomhetsmodellen har seks steg, se figur til høyre.]



VÅR REDEGJØRELSE BESKRIVER HVERT STEG I AKTSOMHETSHJULET

**1 FORANKRE ANSVARLIGHET I RETNINGSLINJER OG STYRINGSSYSTEMER**

- Bærekraftpolicy
- Code of Conduct (CoC)
- Etske retningslinjer for leverandører [CoC leverandør]
- Prosedyre for aktsomhetsvurderinger
- Innkjøpspolicy

**2 KARTLEGG OG VURDER FAKTISK ELLER POTENSIELL NEGATIV PÅVIRKNING/SKADE**

- Overordnet risikokartlegging i samarbeid med Etisk Handel
- Dypere analyse av risikobildet
- Prioriteringskriterier
- Prioritere risikoer som resultat av kartleggingen

**3 STANS, FOREBYGG ELLER REDUSER NEGATIV PÅVIRKNING/SKADE**

- For de prioriterte risikoene listet under punkt 2:
  - Overordnet mål
  - Status på fremdrift
  - Utførte tiltak og planlagte tiltak
- Andre tiltak for å håndtere negativ påvirkning/skade eller risiko for dette

**4 OVERVÅKING, GJENNOMFØRING OG RESULTATER**

- Hvem har ansvar for å overvåke effekten av iverksatte tiltak
- Hvordan gjennomføres overvåkingen
- Hvordan sannsynliggjør vi at tiltakene faktisk fungerer

**5 KOMMUNISER HVORDAN PÅVIRKNINGEN ER HÅNDTERT**

- Kommunikasjon på konsernets nettside [www.moller.no](http://www.moller.no)
- Års- og bærekraftsrapporten
- Informasjon om håndtering av åpenhetsloven
- Årlig rapportering til Etisk Handel Norge
- Mailadresse henvendelser: [aapenhetsloven@moller.no](mailto:aapenhetsloven@moller.no)

**6 SØRG FOR GJENOPPRETTING OG ERSTATNING DER DET ER PÅKREVD**

- Policy for gjenoppretting
- Eventuelle tilfeller av gjenoppretting
- Klagemekanismer

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**ESRS 2: Generelle opplysninger****Risikovurderinger 2025**

Prioritert risiko	Relatert tema	Geografi
Eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fagorganisering og kollektive forhandlinger</li> <li>– Diskriminering</li> <li>– Helse, miljø og sikkerhet</li> <li>– Lønn</li> <li>– Arbeidstid</li> <li>– Regulære ansettelses</li> <li>– Korrupsjon</li> </ul>	Estland Litauen Latvia Norge Sverige
Transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fagorganisering og kollektive forhandlinger</li> <li>– Diskriminering</li> <li>– Helse, miljø og sikkerhet</li> <li>– Lønn</li> <li>– Arbeidstid</li> <li>– Regulære ansettelses</li> <li>– Korrupsjon</li> </ul>	Estland Litauen Latvia Norge Sverige
Produksjon av biler, inkludert produksjon av komponenter hos underleverandører til fabrikken	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fagorganisering og kollektive forhandlinger</li> <li>– Barnearbeid</li> <li>– Diskriminering</li> <li>– Helse, miljø og sikkerhet</li> <li>– Lønn</li> <li>– Arbeidstid</li> <li>– Regulære ansettelses</li> <li>– Korrupsjon</li> </ul>	Kina Mexico Sør-Afrika Den europeiske union

Møller Mobility Group har foretatt risikokartlegging i samarbeid med Etisk Handel Norge og har jobbet videre i dybden med risikobildet etterpå. Det er avdekket risiko for dårlige arbeidsforhold og barne- og tvangsarbeid i råvareutvinning og i leverandørkjeden knyttet til produksjon og hos risikoleverandører til MMG. Som et resultat av kartleggingen og våre prioriteringskriterier prioriteres videre arbeid med risikoene knyttet til eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie) og transport, samt fortsatt tett oppfølging mot Volkswagen-gruppen når det gjelder produksjon av biler og bildeler.

**RISIKOKARTLEGGING**

En overordnet, innledende risikokartlegging ble utført i samarbeid med Etisk Handel Norge (EHN). Den innledende risikokartleggingen beskriver risiko etter geografi og sektorer MMG er eksponert i. Aktiviteten i MMG er i all hovedsak import og salg av biler. Underaktiviteter knyttet til denne primærkategorien er også inkludert i kartleggingen. Risikoen er presentert i tre hovedseksjoner:

a) Møller Mobility Groups egen virksomhet og førsteleddsliverandører i Norge og Sverige

b) Møller Mobility Groups egen virksomhet og førsteleddsliverandører i Baltikum

c) Risiko i virksomheten til leverandør Volkswagenkonsernet og tilhørende leverandørkjeder

MMG tar en årlig gjennomgang av risikovurderingen og risikobildet for å sjekke om det er endringer som tilsier behov for nye analyser og oppdateringer. Overordnet risikobilde for MMG er i hovedsak uendret for 2025.

**PRIORITERING**

MMG har hensyntatt denne risikokartleggingen, vurdert alle innkjøpskategoriene, vurdert risiko og sannsynlighet for brudd på ansvarlig forretningspraksis for hver kategori og hensyntatt kjøp per kategori. I tillegg har vi gjennomført en oppdatert dobbelt vesentlighetsanalyse og prioritering er gjort ut fra alvorlighetsgrad, omfang og gjenopprettbarhet (se tabell med vesentlige IRO-er i kapittel «S2: Arbeidere i verdikjeden»).

MMG har prioritert videre arbeid med risikoleverandører innen kategoriene eksterne biltjenester (verkstedsektor og bilpleie) og transport, samt å opprettholde en tett dialog med Volkswagen-gruppen knyttet til deres aktsomhetsvurderinger og forhold i råvare- og produksjonsleddet.

Mer informasjon om våre aktsomhetsvurderinger, mål og tiltak finnes i «Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis»-rapportering til Etisk Handel Norge.

**RISIKOSTYRING OG INTERNKONTROLL OVER****BÆREKRAFTSRAPPORTERING**

MMG arbeider systematisk med risikostyring på alle nivåer i virksomheten. Bærekraft er en del av konsernets overordnede risikoprosess som gjennomføres jevnlig på tvers av funksjoner og forretningsområder.

MMG jobber kontinuerlig med forbedring av internkontrollprosesser for bærekraftsrapportering for å sikre kvalitet, fullstendighet og pålitelighet i rapporterte data. Dette omfatter tydelige roller og ansvar, dokumenterte rapporteringsprosesser og årshjul, identifikasjon av risiko for feil og unøyaktigheter, samt etablering av relevante kontrolltiltak. Konsernet

utarbeider hvert år en internkontrollplan som godkjennes av styret, og her inngår også kontrolltiltak knyttet til bærekraftsrapportering. Sentrale risikoområder knytter seg til manuelle prosesser, datatilgang i verdikjeden og bruk av estimater og forutsetninger. Der rapporteringen bygger på estimater, søker konsernet å være transparent om metodevalg, datagrunnlag og eventuelle begrensninger, se blant annet metodekapittelet til klimaregnskapet.

Som ledd i å styrke kontrollmiljøet er klimaregnskapet flyttet til nytt system og ny leverandør, med mål om forbedret datainnsamling, dokumentasjon og kvalitetssikring. Arbeidet med å identifisere risiko og å videreutvikle kontroller for sentrale ESG-indikatorer vil fortsette i 2026, herunder særlig metodikk og datagrunnlag for beregning av scope 3-utslipp og ulike HR-indikatorer. I løpet av året vil vi blant annet innføre et nytt system for føring av fravær i Møller Bil, noe som vil gi oss bedre og mer korrekt data. Knyttet til HMS skal det også innføres et nytt system for registrering av avvik. Målet med disse forbedringstiltakene er å redusere risiko for feilrapportering og sikre at bærekraftsrapporteringen gir et korrekt, fullstendig og balansert bilde av konsernets faktiske påvirkning og resultater.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**ESRS 2: Generelle opplysninger**

## Strategi og forretningsmodell

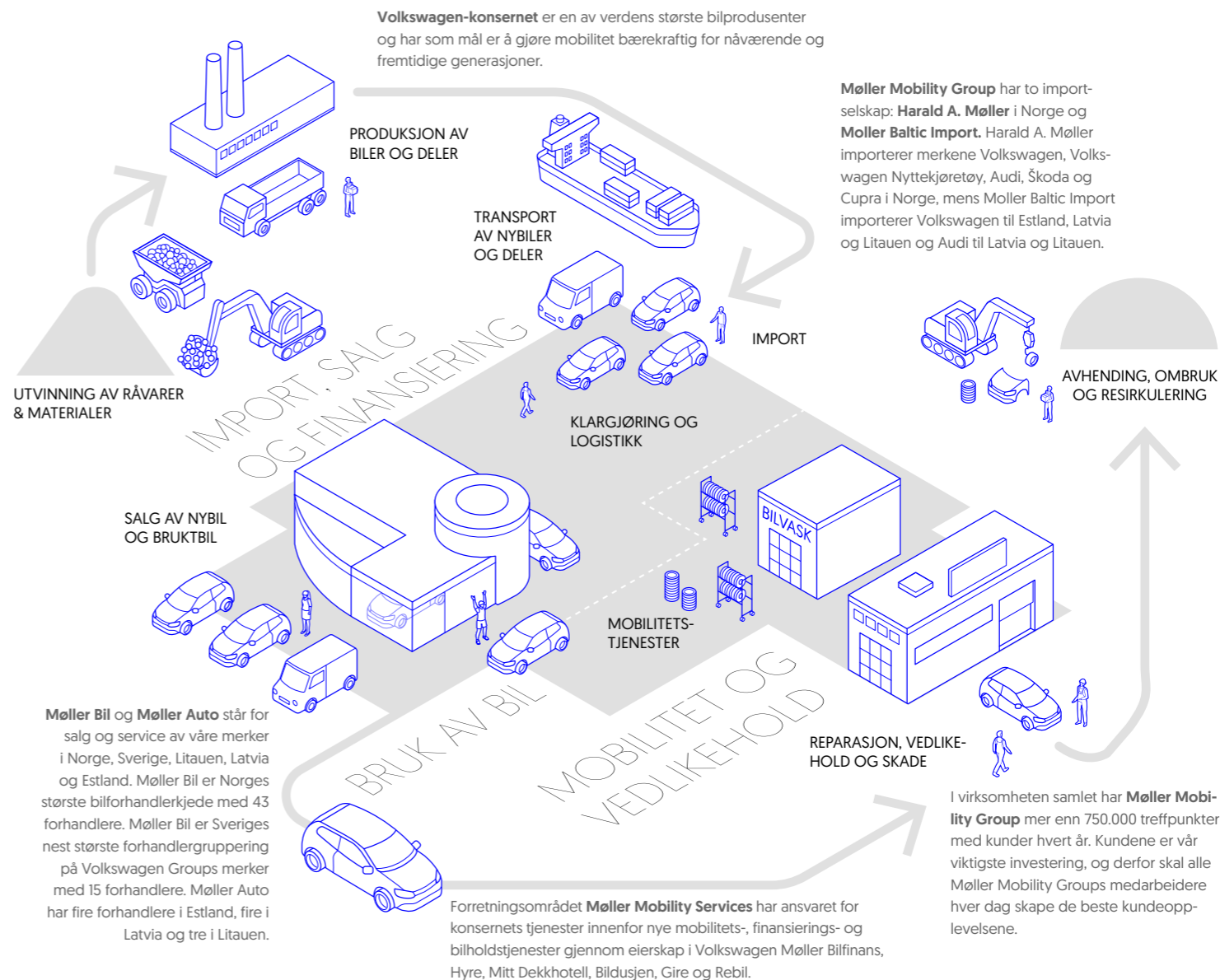
**Vår verdikjede**

MMG er et av Nord-Europas største mobilitetskonsern, med virksomhet i Norge, Sverige, Estland, Latvia, Litauen og Danmark (gjennom Hyre). Konsernet er engasjert i import, salg, service, finansiering og skadereparasjoner av bilmerkene Volkswagen, Volkswagen Nyttkjøretøy, Audi, Škoda, Seat og Cupra. I tillegg tilbyr våre deleide selskaper mobilitetstjenester som bildeling, dekkhotell, bilvask og billogistikk. Forretningsmodellen bygger på langsiktige partnerskap, effektiv drift og tett kundedialog gjennom et bredt forhandler- og servicenettverk.

Oppstrøms har MMG en global og kompleks struktur knyttet til utvinning og produksjon av råvarer og materialer, med et omfattende nettverk av leverandører. Kjernen i oppstrømsleddet er produksjon av kjøretøy og deler ved fabrikkene til Volkswagen-gruppen. Fabrikkene som produserer kjøretøy MMG selger ligger i Europa, Sør-Afrika, Mexico og Kina. I tråd med Volkswagen-gruppens egen strategi, produseres kjøretøy for det europeiske markedet som hovedregel i Europa. Det innebærer også at de fleste modellene vi tilbyr i det norske markedet produseres på vårt kontinent.

Vår egen drift er detaljert beskrevet i kapittelet [Dette er Møller Mobility Group](#).

Nedstrøms i verdikjeden finner vi kundene, bruken av kjøretøyene og våre mobilitetstjenester.



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**ESRS 2: Generelle opplysninger**

Her inngår også MMGs påvirkning på samfunnet, både gjennom mobilitetsløsninger, vårt aktive politiske engasjement, og vår rolle i arbeidsinkludering. Vi håndterer innbytte og salg av bruktbiler, og flere av mobilitetstjenestene våre retter seg direkte mot nedstrømsleddet. Verdikjeden omfatter også end-of-life, der MMG har produsentansvar for både kasserte kjøretøy og høyenergibatterier.

**Vår strategi for bærekraft**

Bærekraft er et grunnleggende premiss for hvordan MMG utvikler folk og forretning. Ansvarlighet har vært en rettesnor gjennom konsernets snart 90-årige historie. Prinsippet om å «holde sin sti ren» ligger fortsatt til grunn for hvordan vi vurderer risiko, vekst og langsiktig verdiskaping. Bærekraft er en del av forretningsmodellen og skal prege beslutninger knyttet til investeringer, markedstilpasning og operasjonell drift.

Konsernets vesentlige påvirkninger, risikoer og muligheter er nært knyttet til omstillingen av veitransporten. Transportsektoren står for en betydelig andel av klimagassutslippene i Europa, og bilindustrien har historisk vært en del av problemet. Samtidig representerer overgangen til elektrisk mobilitet og nye mobilitetsløsninger en betydelig mulighet. MMG har sammen med Volkswagen-gruppen gått foran, og i 2025 var 99 prosent av de nye personbilene vi solgte i Norge elektriske. Vi jobber nå aktivt for en omstilling innen varebilsegmentet og elektrifisering av hele bilparken. Dette påvirker konsernets produktportefølje, kompetansebehov, inntektsstrømmer og investeringsprioriteringer.

Et livsløpsperspektiv er sentralt i strategien. Utslipp og påvirkning oppstår ikke bare i vår drift

og i kjøretøyenes bruksfase, men også i produksjon og avhending. Konsernet arbeider derfor med sirkulære prinsipper både oppstrøms og i egen drift, herunder økt bruk av brukte deler, effektiv ressursutnyttelse i servicemarkedet og forsvarlig håndtering ved endt levetid. Dette bidrar til å redusere miljøpåvirkning, samtidig som det styrker konkurransekraften i et marked med lavere marginer og økt kostnadspress.

Sosial bærekraft er en forutsetning for gjennomføring av konsernets strategi *Dare to Move*. Konsernet er avhengig av kompetente medarbeidere og stabile arbeidsforhold for å lykkes i omstillingen. Arbeidsinkludering og kompetanseutvikling inngår derfor som sentrale elementer, både for å møte behovet for arbeidskraft og for å bidra til å redusere utenforskap i samfunnet. Vi ivaretar også kundenes behov for bærekraftige løsninger som hensyntar personvern, datasikkerhet og trafiksikkerhet.

**Strategien er motstandsdyktig i møte med bærekraftsutfordringene**

Omstillingen til et lavutslippssamfunn innebærer både risiko og muligheter. Endrede rammebetingelser, avgiftsregimer og teknologisk utvikling kan påvirke etterspørsel, marginer og kapitalbinding. Spesielt servicemarkedet er i endring som følge av elektrifisering og redusert vedlikeholdsbehov i elektriske kjøretøy. Konsernet tilpasser seg gjennom effektivisering, utvikling av nye tjenester og styrket posisjonering innen brukte biler, mobilitetstjenester og digitale bil-delingsløsninger som Hyre.

Styret og konsernledelsen vurderer løpende om forretningsstrategien er robust i møte med omleggingen til et mer klimavennlig samfunn.

**STRATEGISKE SATSINGSOMRÅDER – BÆREKRAFT**

**Develop our people** – Vi skal være blant de beste arbeidsplassene i Norden og Baltikum uavhengig av bransje

**Elektrifisering**

Pådriver for det grønne skiftet og bærekraftig mobilitet

**Sirkularitet**

Utvikle og skalere sirkulære løsninger i ettermarkedet og bransjen

**Arbeidsinkludering**

Videreutvikle et inkluderende arbeidsmiljø og bidra til at flere kommer i varig jobb

**Ansvarlig drift og god forretningsatferd**

Holde vår sti ren og drive virksomheten ansvarlig og langsiktig

Samlet vurderes strategien å være tilpasset en gradvis overgang til lavutslippsmobilitet, forutsatt stabile og forutsigbare rammebetingelser. Konsernets ambisjon er å ligge i forkant av bransjeutviklingen og bidra til rammevilkår som understøtter konkurransekraft og lønnsomhet også i et samfunn med strengere klima- og bærekraftskrav.

**Våre interessenter**

Møller Mobility Group har løpende dialog med sentrale interessenter som kunder, ansatte, leverandører, arbeidstakere i verdikjeden, lokale samfunn, myndigheter, bransjeorganisasjoner, finansinstitusjoner, eiere og samarbeidspartnere. Dialogen skjer både gjennom ordinær forretningsvirksomhet og gjennom strukturerte prosesser,

herunder partssamarbeid med ansatte, bransjesamarbeid gjennom BIL og NBF, partnerskap med relevante organisasjoner, samt direkte dialog med nasjonale myndigheter om rammebetingelser for elektrifisering og bærekraftig mobilitet.

Konsernet har også tett dialog med Volkswagen-gruppen, hvor innsikt fra våre markeder deles aktivt. Perspektiver fra interessenter inngår i konsernets strategikutvikling, arbeidet med dobbel vesentlighetsanalyse og i løpende beslutningsprosesser, og styret holdes orientert om vesentlige forhold gjennom etablerte rapporteringsrutiner. En mer detaljert redegjørelse for interessentdialogen er gitt i fjorårets bærekraftsrapport.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**ESRS 2: Generelle opplysninger****Dobbel vesentlighet**

**Møller Mobility Group (MMG) oppdaterte sin analyse av dobbel vesentlighet høsten 2025. Allerede i 2023 gjorde vi en analyse i tråd med EUs metodikk for dobbel vesentlighet, og i fjor ble analysen kvalitetssikret og gjennomgått med formål å tydeliggjøre metodikk, dokumentasjon og beslutningsgrunnlag. Analysen ble gjennomført i fire faser.**

**FASE 1: KARTLEGGING AV VERDIKJEDE, INTERESSENER OG BRANSJES VESENTLIGHETER**

I første fase ble verdikjeden og sentrale interessentgrupper gjennomgått og oppdatert. Det ble gjennomført en bransjekartlegging for å identifisere hvilke bærekraftstemaer som vurderes som vesentlige hos sammenlignbare selskaper. Kartleggingen viste høy grad av samstemthet i bransjen, særlig knyttet til klima, forurensning, sirkularitet, egne ansatte og forretningsatferd. Temaer som ansvarlig verdikjede og trafiksikkerhet fremheves bredt, mens vann og biodiversitet i mindre grad

vurderes som vesentlige i selskaper som opererer i tilsvarende del av verdikjeden som MMG.

Det ble videre gjennomført intervjuer med sentrale interessenter, med særlig vekt på eksterne aktører som bank, bransjeorganisasjoner, kunder, leverandører og Nav. Vi hadde også flere interne workshops og intervjuer med blant annet tillitsvalgte.

**FASE 2: IDENTIFISERING AV PÅVIRKNINGER, RISIKOER OG MULIGHETER**

I fase to tok vi utgangspunkt i eksisterende bruttoliste over identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter. Listen ble oppdatert og justert basert på ny innsikt fra bransjekartleggingen og interessentdialogen.

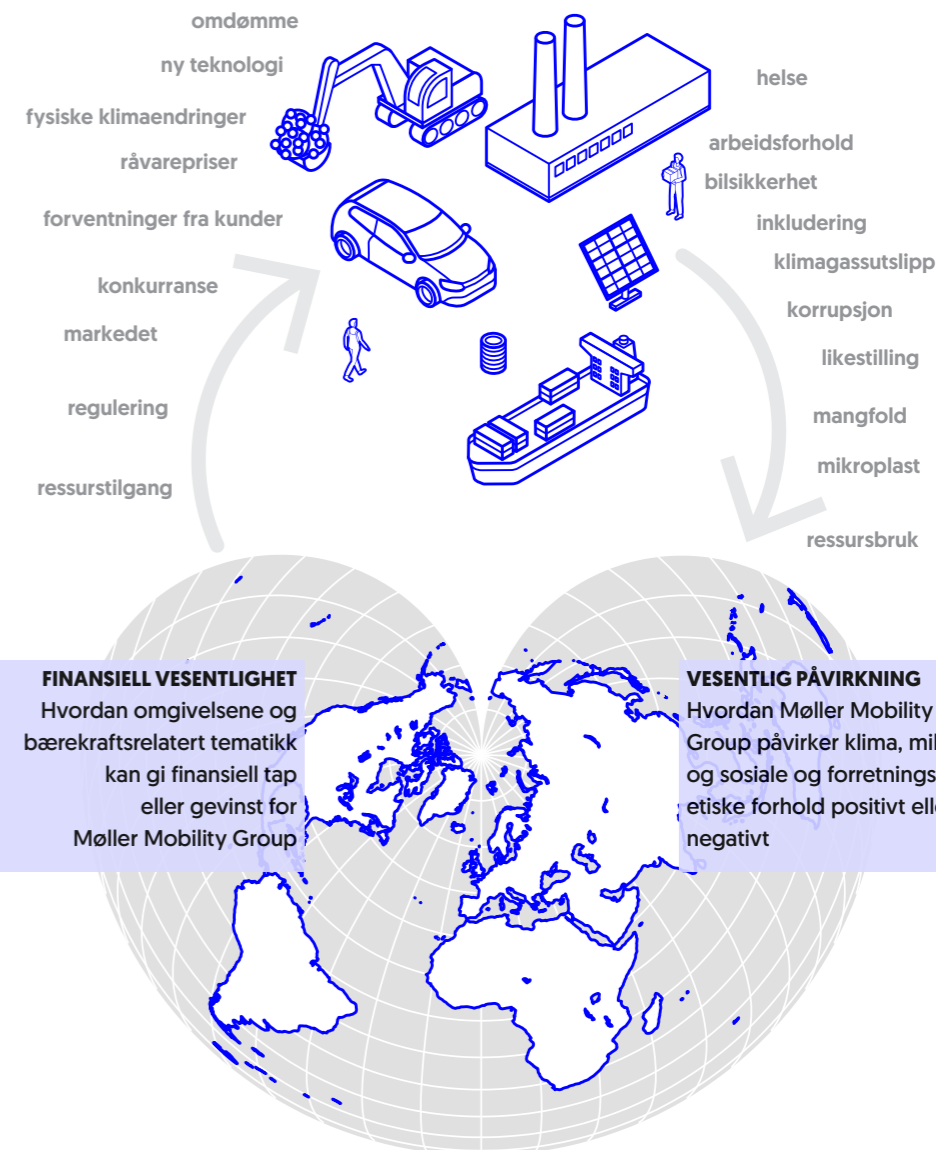
**FASE 3: VURDERING AV PÅVIRKNINGER, RISIKOER OG MULIGHETER**

For påvirkninger ble alvorlighet og sannsynlighet vurdert med utgangspunkt i konsekvensene for berørte interessenter, herunder eksempelvis ansatte, kunder, lokalsamfunn og miljø.

**HVA ER DOBBEL VESENTLIGHET?**

Dobbel vesentlighet er en metode for å identifisere hvilke bærekraftstemaer som er vesentlige for en virksomhet. Vurderingen skjer fra to perspektiver. For det første analyseres virksomhetens faktiske og potensielle **påvirkning** på mennesker, miljø og samfunn, herunder i egen drift og i verdikjeden. For det andre vurderes hvordan bærekraftsforhold kan medføre finansielle **risikoer** eller **muligheter** for virksomheten. Påvirkninger, risikoer og muligheter forkorter vi «IRO», fra engelsk *impacts, risks & opportunities*.

Et tema anses som vesentlig dersom det er betydelig i ett eller begge perspektiver. Analysen danner grunnlaget for hvilke påvirkninger, risikoer og muligheter som rapporteres i bærekraftsrapporten.



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**ESRS 2: Generelle opplysninger**

For risikoer og muligheter ble konsekvens og sannsynlighet vurdert ut fra potensiell effekt på konsernets finansielle stilling, resultater og omdømme. Scoringen ga et strukturert grunnlag for videre prioritering.

**FASE 4: FASTSETTELSE AV VESENTLIGE IRO-ER****GRUPPERT I TEMAER**

I sluttfasen ble analysen behandlet i konserndelen, og det ble vedtatt hvilke IRO-er (påvirkninger, risikoer og muligheter) som er vesentlige for rapportering for 2025. Det ble fastsatt terskelverdier for vesentlighet, basert på kombinasjon av høy konsekvens og høy sannsynlighet. For temaer med middels score ble det foretatt en kvalitativ vurdering, herunder betydning for berørte interessenter, bransjestandarder og strategisk relevans. Det er lagt til grunn en konservativ tilnærming for å sikre at alle temaer av vesentlig betydning inkluderes i rapporteringen.

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

Tabellen til høyre oppsummerer de vesentlige under-temaene som ble identifisert i analysen av dobbel vesentlighet. I alle temakapitlene gjengis de vesentlige påvirkningene, risikoene og mulighetene («IRO-ene», fra *impacts, risks & opportunities*) i detalj, inkludert begrunnelser for hvorfor de anses som vesentlige for konsernet.

**Detaljert gjennomgang av de vesentlige temaene**

<b>E / Klima</b>				
Klimagassutslipp	<b>Egen drift</b>	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
Klimatilpasning	Egen drift	<b>Verdikjede</b>	Påvirkning	<b>Risiko/mulighet</b>
Energi	<b>Egen drift</b>	Verdikjede	<b>Påvirkning</b>	Risiko/mulighet
<b>E / Forurensning</b>				
Luftforurensning	Egen drift	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	Risiko/mulighet
Mikroplast	Egen drift	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	Risiko/mulighet
<b>E / Ressursbruk og sirkularitet</b>				
Ressursinngang og -forbruk	<b>Egen drift</b>	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
Utgående ressurser	Egen drift	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	Risiko/mulighet
Avfall	<b>Egen drift</b>	Verdikjede	<b>Påvirkning</b>	Risiko/mulighet
<b>S / Egne ansatte</b>				
Arbeidsforhold og sosial dialog	<b>Egen drift</b>	Verdikjede	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
HMS	<b>Egen drift</b>	Verdikjede	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
Kompetanse, opplæring og rekruttering	<b>Egen drift</b>	Verdikjede	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
Mangfold, likestilling og inkludering	<b>Egen drift</b>	Verdikjede	<b>Påvirkning</b>	Risiko/mulighet
<b>S / Arbeidere i verdikjeden</b>				
Arbeidsforhold og menneskerettigheter	Egen drift	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
<b>S / Berørte lokalsamfunn</b>				
Ny mobilitet [Selskapsspesifikt tema]	<b>Egen drift</b>	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
Arbeidsinkludering [Selskapsspesifikt tema]	<b>Egen drift</b>	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
<b>S / Kunder og sluttbrukere</b>				
Personlig sikkerhet for kunder	Egen drift	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
Informasjon og personvern	Egen drift	<b>Verdikjede</b>	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>
<b>G / Forretningsatferd</b>				
Forretningskultur	<b>Egen drift</b>	Verdikjede	<b>Påvirkning</b>	<b>Risiko/mulighet</b>

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025****ESRS 2: Generelle opplysninger****Styrende dokumenter innenfor bærekraft**

**Styrende dokumenter er en sentral del av internkontrollsystemet og angir rammer og prinsipper som Møller Mobility Group (MMG) skal operere innenfor. Alle dokumentene beskriver også formål og bruksområde, samt roller og ansvar knyttet til oppfølging og etterlevelse.**

De aller fleste av våre styrende dokumenter gjelder for alle heleide selskaper i MMG, og skal være styrende for ledelsen, medarbeidere, samarbeidspartnere og leverandører. Importøren Harald A. Møller har i tillegg utarbeidet en egen miljø- og kvalitetspolicy. Noen dokumenter har tilpasninger per land, grunnet forskjellig lovverk, eksempelvis Personalhåndbok, Lederhåndbok og HMS håndbok.

Bærekraftspolicyen ble oppdatert i 2025 og vedtatt i styret i MMG i februar 2026. Hovedendringene gjelder komplettering av sentrale elementer fra vårt bærekraftsarbeid, samt justeringer på struktur, disposisjon og språk. Ellers er det ingen vesentlige endringer i de styrende dokumentene som er listet som er listet i tabellen til høyre.

**Oversikt med styrende dokumenter knyttet til bærekraft**

Dokument	Hovedinnhold og formål	Tilknyttede temaer
Bærekraftspolicy	Policyen beskriver prinsippene for hvordan MMG skal integrere bærekraft i all sin virksomhet. Den skal fungere som et styringsverktøy og en rettesnor for ansvarlig forretningspraksis i hele konsernet. Gjennom vår bærekraftspolicy forplikter vi oss til å overholde gjeldende lover og internasjonale retningslinjer i all vår virksomhet, herunder etterleve FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, samt internasjonale standarder for arbeidstakerrettigheter, miljø, dyrevelferd og antikorrupsjon.	Alle
Harald A. Møller miljø- og kvalitetspolicy	Policyen beskriver hvilke ambisjoner og forpliktelser importør og forhandlerapparatet i Norge har når det kommer til å redusere miljøpåvirkning og arbeide med respekt for selskapets verdier, mennesker og miljø.	E1, E2, E5
Code of Conduct	Policyen beskriver MMGs etiske retningslinjer. Retningslinjene er tett koblet mot konsernets grunnverdier. Policyen beskriver interne retningslinjer knyttet til HMS, HR, økonomi, vern om verdier, bruk av IT-verktøy og viktige regler for sosiale medier. Retningslinjer for lojalitet, habilitet og interesse-konflikt i vårt forhold til kunder, leverandører, konkurrenter og offentlige myndigheter er også beskrevet. Policyen har et eget kapittel som omhandler bestiktelser og korrupsjon, og en fylldig beskrivelse av vår varslingspolicy, varslingskanalen og varslingsrutiner.	S1, S2, S3, G1
Personalhåndbok	Håndboken skal gi informasjon til alle medarbeidere om forhold knyttet til det å være ansatt i et selskap i MMG. Personalhåndboken skal være et oppslagsverk hvor medarbeiderne finner nyttig informasjon.	S1
Lederhåndbok	Håndboken er et oppslagsverk for ledere, der man finner informasjon om oppgaver og prosesser, hvordan ledelse skal utøves i vår organisasjon, forventninger vi har til ledere og hvilke retningslinjer og lederprinsipper som skal følges.	S1
HMS håndbok	Håndboken er et overordnet oppslagsverk for alle i MMG, som gir hjelp til å finne hvilke HMS-krav som stilles både til virksomheten og til ansatte. Den inneholder også råd og veiledning om hvordan kravene kan oppfylles i praksis.	S1
Innkjøpspolicy	Policyen skal sikre at innkjøp blir gjennomført på en bærekraftig, profesjonell, effektiv, enhetlig og systematisk måte. Det stilles krav til bruk av sentrale avtaler, egne avtalemaler inkludert «Generelle vilkår» og «Retningslinjer for etisk handel», skriftlighet, dokumentasjon i innkjøpsprosessen og aktiv godkjenning av risikoleverandører.	Alle, særlig S2
Retningslinjer for etisk handel [Code of Conduct for leverandører]	Retningslinjene tydeliggjør hva vi forventer av våre leverandører og de dekker grunnleggende krav til menneskerettigheter, arbeidstakerrettigheter, antikorrupsjon, dyrevelferd og miljø. Retningslinjene er utarbeidet i henhold til FNs prinsipper for ansvarlig næringsvirksomhet, FNs Global Compact, i tillegg til gjeldende ILO og ISO standarder.	S2, G1
Policy for informasjonssikkerhet	Policyen fastsetter konsernets prinsipper og retning for informasjonssikkerhet. Formålet er å etablere sikkerhetskrav, roller og ansvarsområder samt nødvendige prosesser for å sikre ønsket tillitsnivå til MMG.	S4
Policy for personvern	Policyen skal sikre etterlevelse av personvernregelverket, beskytte personopplysninger og opprettholde tillit hos kunder, ansatte og samfunnet. Policyen er basert på beste praksis og lovkrav.	S4
Prosedyre for varsling	Prosedyren beskriver varslingsrutinene; den spesifiserer hva som er et varsel, i hvilke tilfeller man skal varsle, hvordan man varsler, innhold i varselet, vern av varslerer/forbud mot gjengjeldelse og håndtering av varsler.	S1, S2, G1
Prosedyre for risiko-styring, internkontroll og etterlevelse	Prosedyren beskriver MMGs rammeverk for risikostyring og internkontroll. Rammeverket bygger på modellen med «de tre forsvarslinjer» og er basert på det internasjonale COSO internkontroll rammeverket.	G1

---

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

---

ØKONOMI 2025

---

#### BÆREKRAFT 2025

##### Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

##### Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

##### Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

##### Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

##### Metodeskriv klimaregnskap 2025

---

Selskap i Møller Mobility Group

# Miljø og klima

MMG skal være en pådriver for det grønne skiftet i transportsektoren gjennom elektrifisering, utvikling av bærekraftige mobilitetsløsninger og langsiktige investeringer som møter fremtidens behov. Samtidig erkjenner vi at vår virksomhet medfører negative miljøpåvirkninger, blant annet knyttet til klima, luftforurensning, mikroplast og ressursbruk. For å redusere denne påvirkningen arbeider vi målrettet med forbedringer og tiltak.

Investerer i det grønne skiftet: Škoda åpnet i februar 2026 en ny batterifabrikk i Mladá Boleslav, som er Volkswagen-gruppens største av sitt slag.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

# E1 Klima

Møller Mobility Group (MMG) skal bidra til å redusere klimaendringene, særlig i en tid der internasjonalt samarbeid og den regelstyrte verdensordenen er under press. Næringslivet må ta sin del av ansvaret for at verden når Parisavtalens mål om å begrense den globale temperaturøkningen til godt under 2 grader.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Klimagassutslipp	Klimagassutslipp i egen drift	Negativ påvirkning	Egen drift
Klimagassutslipp	Klimagassutslipp oppstrøms og nedstrøms i verdikjeden	Negativ påvirkning	Oppstrøms og nedstrøms
Klimagassutslipp	Endrede servicemarkedbehov i lys av elektrifisering	Risiko	Egen drift
Klimagassutslipp	Regulatorisk usikkerhet og klimapolitiske rammevilkår	Risiko	Hele verdikjeden
Klimagassutslipp	Teknologisk konkurranse og høy innovasjonstakt innen elektrifisering	Risiko	Oppstrøms
Klimagassutslipp	Klimapolitisk regulering av europeisk bilbransje	Mulighet	Hele verdikjeden
Klimatilpasning	Fysisk klimarisiko i oppstrøms verdikjede	Risiko	Oppstrøms
Energi	Egen energibruk, særlig i forhandler- og skadevirksomheten	Negativ påvirkning	Egen drift

Klimaarbeidet til MMG skal være basert på innsikt og data. EUs omnibusforslag til forenklinger og utsettelse i bærekraftsrapportering har gitt oss anledning til å bruke 2025 til å styrke klimaregnskapet vårt. Med ny programvare, grundig gjennomgang av alle utslippskategorier, beregningsmetoder og datainnsamlingsprosesser, har vi fått bedre innsikt i våre vesentligste utslipp. Dette gir et godt utgangspunkt for å utarbeide en effektiv klimaomstillingsplan.

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

Klima er dobbelt vesentlig for MMG. Alle de tre undertemaene «klimagassutslipp» [*mitigation*], «klimatilpasning» [*adaptation*] og «energi» vurderes som vesentlige for konsernet.

For undertemaet «klimagassutslipp» har vi faktiske, negative påvirkninger gjennom våre direkte og indirekte klimagassutslipp. Samtidig representerer klimagassutslipp og reguleringen av disse både risikoer og muligheter for MMG. Reguleringen av europeisk bilbransje gir oss muligheter til å drive elektrifiseringen framover i våre markeder. Samtidig står vi overfor økt overgangsrisiko gjennom regulatorisk usikkerhet, sterk teknologisk konkurranse og høy innovasjonstakt i bransjen. Vi har også behov for å tilpasse servicemarkedsmodellen vår i lys av elektrifiseringen.

For undertemaet «klimatilpasning» er det særlig fysisk klimarisiko i verdikjeden som er vesentlig. Tørke, flom og ekstremvær kan påvirke både



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025****E1 Klima**

produksjon og logistikk, og dermed skape risiko for forsinkelser, leveranseproblemer og økte kostnader.

Energibruken vår utgjør også en faktisk, negativ påvirkning som vi vurderer som vesentlig. Dette gjelder særlig i vår forhandler- og skadevirksomhet, hvor energibruken er en sentral del av den samlede miljøpåvirkningen.

**Vår tilnærming**

Vårt arbeid med klima er forankret i konsernets policy for bærekraft, som beskrevet nærmere i kapittel «ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG». Policyen etablerer at vi skal utarbeide klimaregnskap for scope 1, 2 og 3 i henhold til GHG-protokollen, samt få klimaregnskapet attestert av en uavhengig tredjepart. Vi skal offentliggjøre klimarelaterte risikoer og muligheter, og jobbe for å redusere vårt eget klimafotavtrykk i tråd med vitenskapsbaserte forutsetninger.

Energiarbeidet er forankret i samme policy, hvor det slås fast at vi skal optimalisere bruk av energi, vann, avfall og andre ressurser på våre lokasjoner i tråd med ISO 14001 og andre relevante rammeverk. Harald A. Møller har også en egen miljø- og kvalitetspolicy hvor det er tydeliggjort at vi skal minimere negativ påvirkning på natur fra våre aktiviteter.

**Klimagassutslipp**

**Menneskeskapte klimaendringer er en av de største samfunnsutfordringene i vår tid. Som en ledende aktør i mobilitetsbransjen påvirkes Møller Mobility Group (MMG) både direkte og indirekte av utviklingen mot et lavutslippssamfunn. Konsernet har negativ påvirkning gjennom klimagassutslipp i bilens livsløp – særlig i produksjons- og bruksfasen – og dette eksponerer oss for overgangsrisiko når utslipp reguleres strengere og prisen høyere. Samtidig skaper omstillingen betydelige forretningsmuligheter gjennom utvikling og distribusjon av løsninger som er tilpasset et lavutslippssamfunn.**

**Påvirkninger, risikoer og muligheter og MMGs motstandsdyktighet**

Vår strategi er tett knyttet til denne omstillingen. Vårt viktigste bidrag til det grønne skiftet har

vært, og er, å være en pådriver for elektrifisering i våre markeder og segmenter. Vi arbeider for å levere markedets beste elektriske biler og investerer langsiktig for å møte fremtidens mobilitetsbehov. Etter vår vurdering bidrar denne strategiske retningen til å styrke robustheten i vår forretningsmodell i møte med overgang til et lavutslippssamfunn, herunder strengere reguleringer, teknologisk utvikling og endrede kundepreferanser.

Samtidig erkjenner vi at en vesentlig andel av utslippene i verdikjeden oppstår i produksjonsfasen. Vår eksponering mot leverandør- og produsentledd innebærer at vår klimarisiko også påvirkes av deres omstillingstakt. Som forhandler og importør av biler fra Volkswagen-gruppen er vi tett knyttet til konsernets klimaambisjoner og -arbeid, og vi er også unikt posisjonert i Norge for å kunne bidra til å styrke vår tyske partners ambisjoner på dette feltet. Volkswagen-grup-

pens systematiske arbeid med utslippsreduksjon og elektrifisering bidrar til å redusere overgangsrisiko i vår verdikjede og styrker etter vår vurdering den samlede motstandsdyktigheten i vår forretningsmodell.

For å vurdere vår eksponering mot klimarisiko gjennomfører vi jevnlig analyser av klimarelaterte risikoer og muligheter. Tidligere års- og bærekraftrapporter har redegjort for funn fra TCFD-baserte klimarisikoanalyser, inkludert vurderinger av overgangs- og fysisk risiko. I 2025 oppdaterte vi vår analyse av dobbel vesentlighet, hvor en rekke klimarelaterte risikoer og muligheter ble vurdert med hensyn til både finansiell og påvirkningsmessig vesentlighet. Disse vurderingene inngår i vårt løpende arbeid med strategi, mål og tiltak.

Vi erkjenner samtidig at det er usikkerhet knyttet til utviklingen i regulatoriske rammebetingelser, teknologi, råvaretilgang og tempoet i markedets omstilling. Vi vil derfor fortløpende vurdere behovet for ytterligere fordykning i klimarisikoanalyser, særlig knyttet til fysisk klimarisiko for egne lokasjoner og anlegg. Vi har foreløpig ikke gjennomført full klimascenarioanalyse i tråd med ESRS-kravene, men vurderer hvordan slike analyser kan integreres i fremtidig risiko- og strategiarbeid.

Vår evne til å tilpasse oss klimaendringene over tid er nært knyttet til vår finansielle soliditet, vår kompetanse innen elektrifisering og mobilitetsløsninger, samt vår kapasitet til å justere produktmiks og investeringer i tråd med markedsutviklingen. Det viktigste tiltaket for å redusere vår overgangsrisiko og styrke robustheten i vår forretningsmodell er å redusere egne utslipp og utslipp i verdikjeden, i tråd med våre klimaambisjoner og overgangsplan.

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

ØKONOMI 2025

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**E1 Klima**

I resten av dette delkapittelet redegjør vi for våre klimaambisjoner, vår plan for klimaomstilling, gjennomførte og planlagte tiltak, samt utviklingen i historiske utslipp slik disse fremgår av vårt attesterte klimaregnskap.

**Våre klima-ambisjoner**

Møller Mobility Group har en ambisjon om å redusere klimagassutslipp i tråd med målene i Parisavtalen, og vi skal være en pådriver for det grønne skiftet i våre markeder. Vi arbeider for å akselerere elektrifiseringen av bilparken i alle land og segmenter der vi er til stede, og for å utvikle mobilitetsløsninger som støtter overgangen til et lavutslippssamfunn.

I 2026 vil vi konkretisere og oppdatere vår målstruktur for utslippsreduksjoner, blant annet med utgangspunkt i oppdatert metodikk fra Science Based Targets initiative (SBTi) og andre relevante sektorstandarder. Samtidig følger vi utviklingen i fortolkninger og veiledning knyttet til ESRS-rapportering, og vil sikre at våre klimamål utvikles i tråd med gjeldende krav og beste praksis. Vi har per i dag ikke fastsatt SBTi-validerede mål, men vil vurdere videre prosess, rammeverk og ambisjonsnivå i forbindelse med måloppdateringen i 2026.

Som importør og forhandler er vi tett knyttet til rammebetingelser i Norge og Europa, og utslippsreduksjoner i vår verdikjede er i stor grad avhengig av teknologivalg, energisystemer og produksjonsprosesser hos leverandører. Arbeidet som skjer i Volkswagen-gruppen, kombinert med nasjonale rammevilkår og våre egne tiltak, er derfor avgjørende for at MMG skal nå sine klimaambisjoner.

**Volkswagen-gruppens ambisjoner og planer for klimaomstilling**

Volkswagen-gruppen har forpliktet seg til Parisavtalen og arbeider langs en vitenskapsbasert utslippsbane mot netto null innen 2050. Gruppen har satt et mål om å redusere absolutte utslipp fra produksjon (scope 1 og 2) med 50,4 % innen 2030 sammenlignet med 2018, et mål som allerede ble nådd i 2024. Innen 2040 forventes ytterligere 18 % reduksjon basert på planlagte tiltak, blant annet konvertering av energiforsyning og forbedret energieffektivitet. Volkswagen har også som mål at alle fabrikker skal drives netto karbonnøytralt innen 2040.

I bruksfasen (Scope 3 kategori 11) skal CO<sub>2</sub>-utslipp per kilometer for person- og nyttekjøretøy reduseres med 30 % fra 2018 til 2030, støttet av økende andel helelektriske modeller og bruk av fornybar energi. Konsernet arbeider samtidig for at alle produksjonsanlegg skal bruke 100 % fornybar elektrisitet innen 2030 (globalt, med særskilte forutsetninger i Kina), samt å øke egen produksjon av fornybar kraft til 1,2 millioner MWh per år innen 2030. I tillegg skal energiforbruket i produksjon reduseres gjennom effektiviserings tiltak som samlet skal gi 4,9 millioner MWh spart energi årlig innen 2030.

Volkswagen har også mål for hele det globale forhandler- og servicenettverket, der utslippene skal reduseres med 30 % innen 2030, 55 % innen 2040 og 75 % innen 2050 fra et 2020-baseline. Utslippsreduksjonene skal oppnås gjennom fire sentrale klimatiltak: elektrifisering av porteføljen, overgang til fornybar energi, forbedret energieffektivitet og utslippskutt i verdikjeden.

For Møller Mobility Group er fremdriften i Volks-

wagens klimaomstilling avgjørende for egne klimamål. Vi følger derfor utviklingen tett og i løpende dialog med vår partner i Tyskland.

**MMGs plan for klimaomstilling**

En klimaomstillingsplan er vårt strategiske veikart for å redusere utslipp over tid, og et nøkkelverktøy for å nå MMGs ambisjon om å kutte utslipp i tråd med Parisavtalen. Med grunnlag i flerårige klimatiltaksanalyser og ny innsikt fra 2025, skal vi ferdigstille en helhetlig plan i 2026–2027.

Ifølge tidligere tiltaksanalyser er nøkkelgrepet for scope 1 elektrifisering av firma- og demobiler, inkludert Hyre-porteføljen. For scope 2 trengs energioppgraderinger av bygg og egenproduksjon av fornybar energi, samt en vurdering av opprinnelsesgarantier. Scope 3 utgjør hoveddelen av fotavtrykket og påvirkes av salgsvolum, produktmiks, økonomisk utvikling og reduksjoner i produksjonsutslipp oppstrøms.

I kategori 11 (bruksfase) er videre elektrifisering i alle markeder og segmenter avgjørende. I kategori 1 (innkjøpte varer og tjenester) er vi avhengige av leverandørkutt, særlig hos Volkswagen-gruppen, som vil synliggjøres i vår plan. Oppstrøms transport og distribusjon er også en viktig scope 3- kategori for MMG.

Vi avventer EUs endelige forenklede ESRS, inkludert E1-kravene til klimaomstillingsplan. Målet vårt er å utvikle en klimaomstillingsplan som er i tråd med disse kravene og annen oppdatert veiledning om klimaplaner i vår bransje.

**Tiltak****KLIMATILTAK GJENNOMFØRT I 2025****Tiltak knyttet til utslipp i bruksfasen**

I 2025 fortsatte MMG å være en pådriver for det grønne skiftet gjennom målrettet arbeid for bedre rammevilkår for elektrisk mobilitet. Vi har bidratt med markedsinnsikt og faglige innspill til beslutningstakere, og var tydelige på behovet for forutsigbarhet for både kunder og bransje. At innfasingen av merverdiavgift for elbiler ble gjort mer gradvis enn i det opprinnelige forslaget til statsbudsjett 2026, var et viktig gjennomslag som reduserer risiko for brå markedsendringer med forsinkende effekt på elektrifiseringen av den norske bilparken. I tillegg har vi gjennom HAM og vår direkte dialog med merkene brukt vår kraft til å understreke overfor Volkswagen-gruppen behovet for raskere tilgjengelighet av elektriske modeller i utslippsintensive segmenter.

Elektrifiseringen i våre land er den viktigste driveren for utslippsreduksjoner i bruksfasen. I Norge økte MMG sin markedsandel i et rekordstort personbilmarked, og 98,7 % av vårt salg var elektrisk. Sverige leverte også økt elektrisk volum og styrket posisjonen til våre merker, mens Baltikum hadde et betydelig løft i nybilsalg og sterk vekst i salget av elektrifiserte modeller.

I varebilsegmentet har vi styrket elektriske alternativer for yrkeskunder. Det norske markedet for elektriske varebiler økte til en andel på 45,17 % i 2025, mens Volkswagen Nyttkjøretøy nådde 62,58 %. Vi lanserte ID. Buzz Cargo i lang utgave og utviklet en norsk tilpasset GTX varebilversjon som bro frem til fabrikkens lansering i 2026. Salgs- og rådgivningsapparatet vårt sørger for løpende påfyll av informasjon om bruksforde-

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**E1 Klima**

ler og endrede rammebetingelser, slik at selgere kan gi presis, behovsbasert veiledning om elvarebiler. Vi har integrert klimaperspektiv i store anbud og rammeavtaler, og bistått store private og offentlige kunder med optimalisering av bilportefølje og overgang fra diesel til el der bruken tillater det.

**Tiltak knyttet til øvrige utslippskilder**

Utslippene fra produksjonsfasen er i stor grad avhengig av klimaarbeidet til Volkswagen-gruppen, og der jobber MMG jevnlig med dialog og påvirkningsarbeid overfor produsent. Volkswagen-gruppen sine klimatiltak er grundig gjennomgått over.

Det er utslipp forbundet med vår transport- og logistikkvirksomhet. I utgående logistikk for deler og tilbehør har vi, gjennom forpliktelser i transportkontrakter, etablert flere fossilfrie ruter i samarbeid med leverandører. Vi har i løpet av 2025 økt andelen utslippsfri levering fra Møller Logistikk på Leiraveien, til i overkant av 43 prosent i 2025 fra 37,6 prosent året før.

For helheten i vårt klimaarbeid viser vi også til tiltak gjennomgått i energidelen av dette kapittelet med betydning for scope 1 og 2, tiltak knyttet til Hyre og redusert bilbruk omtalt i kapittel S3, og tiltak knyttet til sirkularitet og ressursbruk i kapittel E5.

**KLIMATILTAK PLANLAGT**

Framover skal vi fastsette robuste klimamål og ferdigstille en tydelig plan for klimaomstilling. Samtidig fortsetter vi arbeidet med å styrke internkontrollen i klimaregnskapet, og skal utnytte nytt system til å automatisere innhenting av klimadata for å sikre høyere kvalitet og fullstendighet.

I kategori 11 (bruksfase) holder vi trykket oppe på arbeidet med rammevilkår som gjør elvarebil og elbil til førstevalg – gjennom målrettet dialog med myndigheter og interessenter, samtidig som vi fortsetter å redusere utslippene fra bilene vi selger via porteføljevalg, behovsbasert rådgivning og datadrevet oppfølging.

Nye og rimeligere elbilmodeller i personbilsegmentet ventet fra høsten 2026 vil senke terskelen inn og kan bidra til å fremskynde fornyelsen av en aldrende og fortsatt fossil bilpark. Innenfor nyttekjøretøysegmentet har vi satt et mål om å selge 75 prosent elektrisk i Norge i løpet av 2026. Vi kommer også til å jobbe videre med å utvikle tiltak som vil få ned utslippene fra innkjøpte varer, tjenester og transport.

**Indikatorer****VÅRT KLIMAREGNSKAP**

MMG rapporterer et klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas Protocol, som omfatter scope 1, scope 2 og scope 3. Årets resultater viser samlet utslippsnivå og utvikling i egen drift og verdikjede, basert på et attestert og metodisk dokumentert datagrunnlag. Nærmere beskrivelse av metode, avgrensninger og beregninger fremgår av eget [metodeskriv](#).

Totalt utgjorde MMGs utslipp **2.198.661 tonn CO<sub>2</sub>e** i 2025, beregnet etter lokasjonsbasert metode. Dette tilsvarer en økning på **28,7 prosent** sammenlignet med 2024, men en reduksjon på **8,3 prosent** fra baseåret 2019. Utviklingen fra 2019 må sees i sammenheng med endringer i produktmiks og økt elektrifisering over tid, som har redusert utslippene i bruksfasen per solgte kjøretøy. Utviklingen fra 2024 til 2025 må ses i lys av både

høyere aktivitetsnivå og oppdaterte beregningsforutsetninger for sentrale scope 3-kategorier. Økningen i totale utslipp reflekterer derfor både reell volumvekst og forbedret metode.

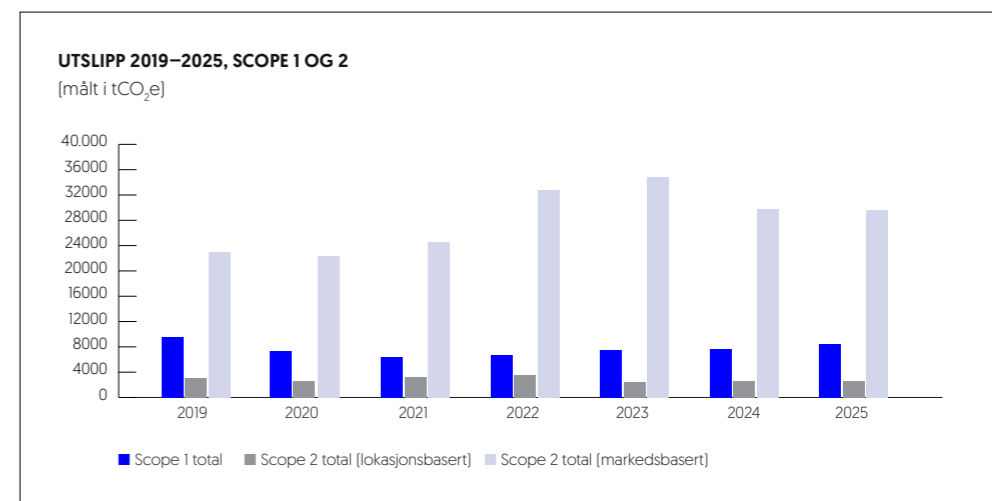
MMGs samlede utslipp er i stor grad påvirket av utslipp i scope 3. Særlig gjelder dette utslipp knyttet til produksjon av kjøretøy og bruk av solgte produkter, som utgjør hoveddelen av konsernets klimafotavtrykk. Nybilvolumene er derfor en sentral driver for utviklingen i de totale utslippene. Produktmiks har også stor betydning da elektriske og hybride biler har høyere utslipp i produksjonsfasen, men vesentlig lavere utslipp i bruksfasen sammenlignet med fossile biler.

I 2025 økte nybilvolumene i alle MMGs markeder. Dette førte til en markant økning i utslippene fra produksjonsfasen, som steg med **61 prosent** fra fjoråret. I bruksfasen var utslaget betydelig mindre, med en økning på **2,1 prosent**, blant

annet som følge av høyere salg av elektriske og hybride biler. Det høye nybilvolumet bidrar også til økte utslipp i andre utslippskategorier, herunder oppstrøms transport og distribusjon.

Utslippsintensitet per omsetningsenhet viser hvor mye utslipp som genereres per krone driftsinntekt, og er et relevant nøkkeltall for MMG fordi utslippene i stor grad følger utviklingen i nybilvolumene. I 2025 hadde MMG en utslippsintensitet på 44,4 tCO<sub>2</sub>e/omsetning.

Dette er en økning på 2,3 prosent fra året før, som er vesentlig lavere enn veksten i de absolute utslippene på 28,7 prosent i samme periode. Sammenlignet med 2019 er utslippsintensiteten redusert med 43,4 prosent. Utviklingen indikerer at endringer i produktmiks, økt elektrifisering og øvrige klimatiltak har bidratt til lavere utslipp relativt til omsetning over tid.



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**E1 Klima****Scope 1: 8.443 tCO<sub>2</sub>e**

MMGs utslipp i scope 1 økte med **9,3 prosent** sammenlignet med foregående år. Utslipp fra stasjonær forbrenning ble redusert med 0,8 prosent, mens utslipp fra mobil forbrenning økte med 10,6 prosent.

Økningen i mobil forbrenning var hovedsakelig drevet av høyere utleie av fossile Hyre biler i Sverige og Danmark, mens utleie av fossildrevne biler gikk noe ned i Norge. I Baltikum økte utslippene fra fossile demo og firmabiler, mens utslippene i Sverige ble redusert i 2025.

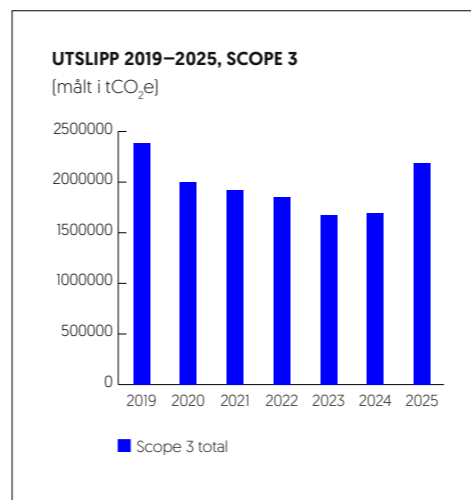
**Scope 2: 2.595 tCO<sub>2</sub>e (lokasjonsbasert)]**

Utslippene i scope 2, beregnet etter lokasjonsbasert metode, økte med **1,9 prosent** i 2025. Den største økningen kom fra elektrisitetsforbruk knyttet til elektriske og hybride biler, som steg med 37,6 prosent fra fjoråret. Dette skyldes hovedsakelig en metodeendring hvor gjennomsnittlig demobil-beholdning er lagt til grunn for Møller Bil Norge i 2025, samt økt forbruk fra elektriske biler i Baltikum og Hyre.

Utslipp fra elektrisitetsforbruk ved MMGs fysiske anlegg økte med 5,4 prosent fra fjoråret som følge av høyere aktivitetsnivå, mens utslippene fra fjernvarme ble redusert med 3,5 prosent i samme periode som følge av lavere forbruk.

**Scope 3: 2.187.623 tCO<sub>2</sub>e****Kategori 1 og 11**

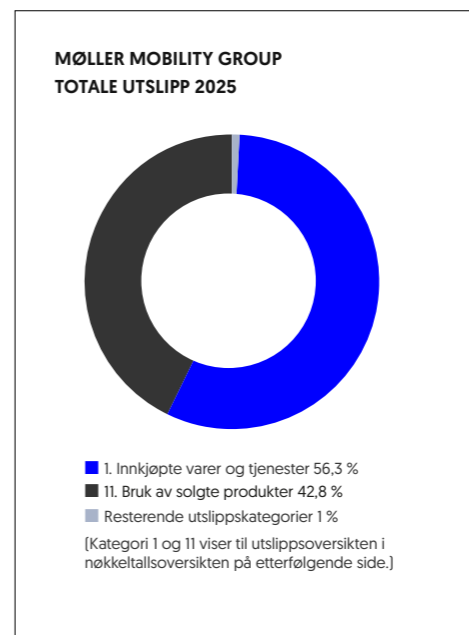
MMGs utslipp i scope 3 økte med **28,8 prosent** fra 2024, og utgjorde i 2025 hele 99,5 prosent av konsernets totale klimagassutslipp. Scope 3 domineres av kategori 1 (innkjøpte varer og tjenester) og kategori 11 (bruk av solgte produkter), som samlet står for 99,5 prosent av utslippene



i scope 3, fordelt med henholdsvis 56,5 og 43 prosent.

Det er kategori 1 som står for den største utslippøkningen i 2025, med en vekst på **61 prosent** fra året før. Økningen er primært drevet av høyere nybilvolumer i alle markeder, særlig i Norge og Baltikum. Volumøkningen alene forklarer om lag 80 prosent av økningen i kategori 1. I tillegg bidrar økt hybridsalg i Baltikum til høyere utslipp i kategori 1, ettersom hybride biler har høyere produksjonsutslipp enn fossile biler.

MMG har oppdatert de selskaps-spesifikke utslippsfaktorene for 2025 i kategori 1 og 11 basert på nye og reviderte livsløpsanalyser (LCA-er) fra produsentene. Oppdateringene medfører



høyere beregnede utslipp i kategori 1, og lavere beregnede utslipp i kategori 11. Samlet gir dette er mer presist og robust bilde av våre utslipp. For ytterligere detaljer vises det til metodevedlegget.

Til tross for en vesentlig økning i MMGs utslipp i kategori 1, har utslippene i kategori 11 kun økt med **2,1 prosent** i 2025. Oppdaterte selskaps-spesifikke utslippsfaktorer for kategori 11 bidrar til lavere beregnede utslipp for hybrid og bensinbiler, og økt elektrifisering har i tillegg en dempende effekt på konsernets utslipp i bruksfasen.

En høyere elbilandel i Norge og Sverige, både for personbiler og nyttekjøretøy, gir lavere utslipp i bruksfasen selv med et økt nybilvolum. I Baltikum økte utslippene i kategori 11 markant som følge

av høyere nybilvolumer kombinert med en lavere elbilandel. Utslippene i kategori 11 øker også som følge av salg av brukte biler som ikke tilhører konsernets egne merker.

**Øvrige utslippskategorier**

Utslippene i kategori 4 (oppstrøms transport og distribusjon) økte med **24,6 prosent** fra fjoråret. Endringen kan i hovedsak forklares med et høyere nybilvolum i samtlige markeder, som medfører transport av flere biler.

Utslippene i kategori 5 (avfall generert i egen drift) økte **29,8 prosent** av fjoråret. Økningen skyldes både økt aktivitet ved anleggene og et forbedret datagrunnlag for MMGs virksomhet i Norge.

I kategori 6 (forretningsreiser) økte utslippene med **8,9 prosent** i 2025, primært som følge av økt reisevirksomhet i Norge.

## BÆREKRAFT 2025

## Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

## Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

## Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

## Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

## Metodeskriv klimaregnskap 2025

Selskap i Møller Mobility Group

## E1 Klima

# Nøkkeltall klimaregnskap 2025

## Årlige klimagassutslipp Møller Mobility Group oppsummert per kategori fra 2019–2025

	Totale klimagassutslipp i tCO <sub>2</sub> e	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	%-endring fra 2019	%-endring fra 2024	%-andel av totale lokasjonsbaserte utslipp
<b>Scope 1</b>	Mobil forbrenning	8 549	6 419	5 551	5 781	6 522	6 831	7 558	- 11,6 %	10,6 %	0,3 %
	Stasjonær forbrenning	1 069	869	907	936	979	892	885	- 17,2 %	- 0,8 %	0,0 %
	<b>Scope 1 total</b>	<b>9 619</b>	<b>7 288</b>	<b>6 458</b>	<b>6 718</b>	<b>7 501</b>	<b>7 724</b>	<b>8 443</b>	<b>- 12,2 %</b>	<b>9,3 %</b>	<b>0,4 %</b>
<b>Scope 2</b>	Innkjøpt elektrisitet (lokasjonsbasert)	2 935	2 457	1 947	1 870	996	1 253	1 346	- 54,1 %	7,4 %	0,1 %
	Innkjøpt elektrisitet (markedsbasert)	22 804	22 187	23 247	31 053	33 290	28 514	28 353	24,3 %	- 0,6 %	
	Fjernvarme	140	121	1 277	1 698	1 488	1 293	1 249	790,7 %	- 3,5 %	0,1 %
	Kjøling	30	34	31	-	-	-	-	- 100,0 %	0,0 %	0,0 %
	<b>Scope 2 total (lokasjonsbasert)</b>	<b>3 105</b>	<b>2 612</b>	<b>3 255</b>	<b>3 568</b>	<b>2 484</b>	<b>2 546</b>	<b>2 595</b>	<b>- 16,5 %</b>	<b>1,9 %</b>	<b>0,1 %</b>
<b>Scope 2 total (markedsbasert)</b>	<b>22 974</b>	<b>22 342</b>	<b>24 555</b>	<b>32 751</b>	<b>34 778</b>	<b>29 807</b>	<b>29 601</b>	<b>28,8 %</b>	<b>- 0,7 %</b>	<b>1,3 %</b>	
<b>Scope 3</b>	1. Innkjøpte varer og tjenester	657 600	762 774	871 204	971 227	795 518	768 157	1 236 768	88,1 %	61,0 %	56,3 %
	3. Drivstoff- og energirelaterte aktiviteter	3 304	2 652	3 056	3 153	3 282	3 355	3 526	6,7 %	5,1 %	0,2 %
	4. Oppstrøms transport og distribusjon	8 534	4 581	4 544	4 712	4 516	4 741	5 906	- 30,8 %	24,6 %	0,3 %
	5. Avfall	93	117	236	190	219	61	80	- 14,5 %	29,8 %	0,0 %
	6. Forretningsreiser	101	194	82	645	567	509	554	450,7 %	8,9 %	0,0 %
	11. Bruk av solgte produkter	1 714 027	1 230 116	1 044 923	874 919	868 347	921 833	940 790	- 45,1 %	2,1 %	42,8 %
	<b>Scope 3 total</b>	<b>2 383 659</b>	<b>2 000 434</b>	<b>1 924 045</b>	<b>1 854 846</b>	<b>1 672 448</b>	<b>1 698 655</b>	<b>2 187 623</b>	<b>- 8,2 %</b>	<b>28,8 %</b>	<b>99,5 %</b>
Totalt (Scope 1 + 2) (lokasjonsbasert)		12 724	9 900	9 713	10 286	9 985	10 270	11 037	- 13,3 %	7,5 %	
<b>Totalt (Scope 1+2+3) (lokasjonsbasert)</b>		<b>2 396 383</b>	<b>2 010 334</b>	<b>1 933 759</b>	<b>1 865 132</b>	<b>1 682 433</b>	<b>1 708 925</b>	<b>2 198 661</b>	<b>- 8,3 %</b>	<b>28,7 %</b>	
<b>Totalt (Scope 1+2+3) (markedsbasert)</b>		<b>2 416 252</b>	<b>2 030 065</b>	<b>1 955 059</b>	<b>1 894 314</b>	<b>1 714 727</b>	<b>1 736 186</b>	<b>2 225 668</b>	<b>- 7,9 %</b>	<b>28,2 %</b>	
<b>Biogene utslipp</b>		<b>1 327</b>	<b>1 385</b>	<b>1 972</b>	<b>1 184</b>	<b>769</b>	<b>5 695</b>	<b>8 835</b>	<b>565,9 %</b>	<b>55,1 %</b>	
<b>Driftsinntekter</b>		<b>30 561</b>	<b>33 017</b>	<b>36 136</b>	<b>39 174</b>	<b>38 751</b>	<b>39 378</b>	<b>49 542</b>	<b>62,1 %</b>	<b>25,8 %</b>	
<b>Utslippsintensitet per omsetning (tCO<sub>2</sub>e/driftsinntekter)</b>		<b>78,41</b>	<b>60,89</b>	<b>53,51</b>	<b>47,61</b>	<b>43,42</b>	<b>43,40</b>	<b>44,38</b>	<b>- 43,4 %</b>	<b>2,3 %</b>	

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025****E1 Klima****Klimatilpasning**

Klimatilpasning er vurdert som vesentlig for Møller Mobility Group (MMG) gjennom verdikjeden, særlig knyttet til fysisk klimarisiko i produksjon av kjøretøy og innsatsfaktorer. Analyser fra PwC viser at sentrale råvarer for elektrifisering – som litium, kobolt, kobber, jern og bauksitt – i økende grad kan bli eksponert for tørke og varmestress frem mot 2050, også i scenarier med betydelig utslippsreduksjon. Produksjonen av flere av disse råvarene er dessuten konsentrert i et begrenset antall land, noe som kan forsterke sårbarheten i globale leveransekjeder.

For MMG innebærer dette at fysisk klimarisiko i hovedsak er knyttet til verdikjeden – herunder råvareutvinning, produksjon og logistikk, snarere enn til egen operativ drift.

Vårt hovedgrep innen klimatilpasning er dialog og oppfølging av Volkswagen-gruppen som produsent. Volkswagen-gruppen har hittil prioritert dekarbonisering og energieffektivisering, men arbeider også med å fase inn retningslinjer for klimatilpasning basert på risikovurderinger i leverandørkjeden og ved egne produksjonslokasjoner. Som importør og forhandler er vi avhengige av at produsentene integrerer fysisk klimarisiko i sine beslutningsprosesser, herunder lokalisering av produksjon, leverandør oppfølging og beredskap.

For egen virksomhet har vi gjennomført TCFD-tilpassede klimarisikoanalyser, inkludert vurderinger av fysisk risiko. I årets oppdaterte analyse av dobbel vesentlighet er fysisk klimarisiko for egen



Harald A. Møller AS åpnet nytt importanlegg for biler i Drammen i oktober 2025. Med en kapasitet på over 40 000 biler i året og tilrettelagt for bærekraftig og effektiv logistikk, representerer anlegget et viktig steg inn i fremtiden for Norges største bilimportør. Tilpasning til et fremtidig klima har vært en del av vurderingsgrunnlaget i prosjektet.

drift vurdert som ikke-vesentlig for rapporteringsformål, gitt virksomhetens geografiske plassering og risikobilde.

Vi erkjenner imidlertid at klimarisiko kan utvikle seg over tid, og behovet for mer detaljerte,

lokasjonsbaserte analyser av fysisk klimarisiko for eiendommer og drift vil vurderes løpende.

Det nye importanlegget i Drammen havn, åpnet høsten 2025, er utviklet med hensyn til fremtidige klimaendringer og økt forekomst av ekstremvær.

Harald A. Møller er leietaker i bygget, som er utviklet av Møller Eiendom. Klimatilpasning og robusthet mot fremtidige værhendelser har vært en del av vurderingsgrunnlaget i prosjektet.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**E1 Klima****Energibruk**

**Energibruk i egen og leid bygningsmasse utgjør en vesentlig del av Møller Mobility Groups miljøpåvirkning. I tillegg kommer energiforbruk knyttet til bruk av firma- og demobiler. Samlet sett representerer energibruken en løpende og faktisk miljøpåvirkning, primært gjennom indirekte klimagassutslipp fra elektrisitet og oppvarming.**

Både i vår analyse av dobbel vesentlighet og i vårt lokale ISO 14001-arbeid, er energibruk identifisert som en av de mest vesentlige miljøpåvirkningene. Selv om forbruket varierer mellom lokasjoner avhengig av størrelse, klima og aktivitet (for eksempel verksteddrift og lakkbokser), er det et vedvarende forbedringspotensial gjennom energieffektivisering, optimal drift og overgang til mer fornybare energikilder.

**Energikilder**

Konsernets energibruk består i hovedsak av elektrisitet fra nettet, som dekker drift av bygg, verksteder og tekniske installasjoner. I tillegg benyttes fjernvarme ved flere lokasjoner der dette er tilgjengelig og hensiktsmessig. MMG har også energibruk knyttet til både mobil og stasjonær forbrenning – blant annet gjennom firma- og demobiler, samt utstyr og oppvarmingsløsninger i driftsmiljøer. Flere bygg har installert solcelleanlegg som bidrar til egenproduksjon av fornybar energi og reduserer effektbelastningen i perioder med høyt forbruk. Samlet innebærer dette at konsernet bruker en kombinasjon av strøm, fjernvarme, solenergi og forbrenningsrelaterte energikilder i den daglige driften.

**Mål**

I konsernets bærekraftspolicy fremgår det at vi skal optimalisere energibruken ved våre lokasjoner. Ambisjonen om å redusere klimagassutslipp i tråd med Parisavtalen innebærer også systematisk forbedring av energiledelse og energieffektivitet, siden energibruk er en sentral driver for reduksjon av utslipp i scope 1 og scope 2.

Ansvar for operativ oppfølging av energibruk ligger hos daglige ledere i Møller Bil og hos ledelsen i logistikkhetene i Harald A. Møller. Det settes årlige, lokasjonsspesifikke energimål basert på historisk forbruk, og energibruken følges opp som en del av den løpende miljøstyringen. Målet er å sikre effektiv drift av byggene, redusere unødvendig energibruk og identifisere tiltak for kontinuerlig forbedring.

**Tiltak****TILTAK GJENNOMFØRT LØPENDE OG I 2025**

Møller Mobility Group har i 2025 videreført arbeidet med systematisk energiledelse og energieffektivisering i egen og leid bygningsmasse. De siste årene er det gjennomført tiltak som installasjon av varmepumper, overgang til LED-belysning, oppgradering av SD-anlegg og optimalisering av tekniske anlegg. I 2025 ble et ENØK-prosjekt som omfattet ti eiendommer ferdigstilt i samarbeid med Møller Eiendom. Tiltakene omfattet blant annet solceller, varmepumper og forbedret bygningsstyring, og bidrar til redusert energibruk og lavere indirekte utslipp. Flere av byggene fikk nye energimerker i etterkant av tiltakene. Det er også inngått avtale om kjøp av strøm fra tre solcelleanlegg i porteføljen.

Energioppfølging er en viktig del av MMGs arbeid med miljøledelse. Harald A. Møller har vært sertifisert i henhold til ISO 14001 siden 2011, og alle Møller Bil-forhandlerne og skadesentere i Norge og Sverige er også sertifisert, samt deler av vår virksomhet i Baltikum. ISO 14001 krever at alle miljøbelastninger kartlegges og at vi iverksetter tiltak for å drive kontinuerlig forbedring

I oktober 2025 åpnet Møller Logistikk et nytt logistikkanlegg med energimerke A i Drammen Havn. Anlegget har omfattende solcelleinstallasjoner og batterilagring, og er utviklet med vekt på energieffektiv drift og håndtering av effekttopper. Lokal energiproduksjon og lagring bidrar til redusert belastning på strømmettet og økt robusthet i energiforsyningen.

I 2025 har konsernet også fulgt pilotering av V2X-teknologi gjennom Møller Bil Sverige. Elektrifiseringen av bilparken innebærer et betydelig samlet batterivolum i samfunnet, som på lengre sikt kan representere en viktig ressurs for energiberedskap og fleksibilitet i kraftsystemet. Formålet med piloten i Sverige er å samle erfaring med hvordan elbiler kan samspille med bygg og energisystem, herunder potensialet for fleksibilitet, effektreduksjon og bedre utnyttelse av lokalprodusert energi. I 2026 vil vi også utforske muligheter for å ta denne teknologien i bruk ved våre svenske forhandleranlegg.

**TILTAK PLANLAGT I 2026**

På energiområdet er arbeidet i hovedsak knyttet til kontinuerlig energieffektivisering og forbedring av teknisk drift. For å sikre mer systematisk oppfølging skal tekniske systemer og utrustning over tid standardiseres på tvers av bygningsporteføljen etter hvert som de er modne for utskiftning.

I 2026 innføres Properly som felles FDV-system for alle bygg tilknyttet Møller Mobility Group. Løsningen skal styrke operativ drift, effektivisere arbeidsprosesser og sikre etterlevelse av lovpålagte krav gjennom strukturert og sporbar dokumentasjon av service og vedlikehold. Systemet skal bidra til mer optimal drift av bygningene, redusert energibruk og færre driftsavvik, samt forlenge byggenes levetid.

**Indikatorer**

MMG har oversikt over energibruken i konsernet fordelt på mobil forbrenning, stasjonær forbrenning, elektrisitet og fjernvarme. Disse indikatorene brukes som grunnlag for beregning av relevante deler av konsernets klimaregnskap, og gir oss en oversikt over total energibruk. Samlet viser utviklingen fra 2024 til 2025 at energibruken er relativt stabil, med en moderat økning i strømforbruket og noe variasjon i øvrige energikilder som i hovedsak følger normal drift og aktivitetsnivå.

	2024	2025
Mobil forbrenning	28 606	31 559
Stasjonær forbrenning	4 338	4 363
Elektrisitet (lokasjonsbasert)	62 804	65 304
Fjernvarme	16 944	15 601
Total	112 691	116 828

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

## E2 Forurensning

Bruk av bil medfører miljøpåvirkning som går utover klimagassutslipp. For Møller Mobility Group (MMG) er luftforurensning og mikroplast fra veitrafikk identifisert som vesentlige forurensningstemaer, særlig i byområder der trafikkbelastningen er høy og konsekvensene for helse og natur kan være betydelige.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Luftforurensning	Luftforurensning fra veitrafikk	Negativ påvirkning	Nedstrøms
Mikroplast	Mikroplast fra veitrafikk	Negativ påvirkning	Nedstrøms

MMG har noe lavere modenhet på forurensning enn på klima, men arbeider systematisk med å bygge kunnskap og utvikle tiltak som er relevante for vår rolle i verdikjeden. Arbeidet er nært knyttet til konsernets klimaarbeid og forutsetter samarbeid med leverandører, bransjeaktører og offentlige myndigheter.

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

To undertemaer med tilhørende faktiske, negative påvirkninger er vurdert som vesentlige i MMGs dobbel vesentlighetsanalyse: luftforurensning og mikroplast.

Eksosutslipp og slitasjepartikler fra asfalt, bildekk og bremses bidrar til lokal luftforurensning. Høye konsentrasjoner av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) og svevestøv har alvorlige helseeffekter. Veitrafikk er en viktig kilde til lokal luftforurensning i Norge, og i perioder kan konsentrasjoner av særlig NO<sub>2</sub> og svevestøv være forhøyet i enkelte byområder.

I Baltikum vurderes utfordringen som mer krevende, blant annet fordi bilparken i flere land har en høyere andel dieselmotorer og lavere andel

elbiler og andre alternative drivlinjer enn i Norge, noe som kan bidra til høyere NO<sub>2</sub>-belastning fra veitrafikk i baltiske byer.

Dekkslitasje er den største kilden til mikroplast fra landbaserte utslipp i Norge. Mikroplast fra bildekk er påvist i betydelige mengder i marine miljøer. Økt kjøretøyvekt og høy akselerasjon bidrar til økt dekkslitasje, også for elbiler.

**Vår tilnærming**

MMGs arbeid med forurensning er forankret i konsernets bærekraftpolicy, som slår fast at virksomheten skal søke å minimere negativ miljøpåvirkning i egen drift og i verdikjeden. Les mer om denne i kapittel [«ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG»](#).



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025****E2 Forurensning****Luftforurensning**

For MMG oppstår den vesentlige påvirkningen på luftforurensning i bruksfasen av kjøretøyene vi importerer og selger. Luftforurensning fra veitrafikk er en betydelig helseutfordring, særlig i byområder med høy trafikk. Utslippene stammer både fra forbrenningsmotorer og fra slitasje av vei, dekk og bremser. Elbiler er tyngre enn fossildrevne biler, noe som fører til økt slitasje på dekk, veier og bremser, med tilhørende mer svevestøv. Samtidig er utslippene av nitrogendioksid kraftig redusert som et resultat av elektrifiseringen.

Konsekvensene for berørte interessenter er alvorlige, noe også Helsedirektoratet peker på i sine beregninger knyttet til luftforurensning, hvor de også viser til at barn er spesielt utsatt.

**Mål**

MMG har per i dag ikke et eget, separat mål for luftforurensning. Reduksjon av lokal luftforurensning håndteres i hovedsak gjennom konsernets klimamål og tiltak som bidrar til lavere utslipp i kjøretøyenes bruksfase. Vi vurderer løpende behovet for å etablere mer spesifikke mål for luftforurensning i takt med økt modenhet og bedre datagrunnlag.

**Tiltak**

MMGs viktigste bidrag til redusert luftforurensning er å støtte omstillingen til en mer utslippsfri og effektiv bilpark. Tiltakene er i stor grad sammenfallende med klimaarbeidet og inkluderer:

- økt andel nullutslippsbiler i alle markeder



- utfasing av eldre kjøretøy med høye utslipp
- utvikling av mobilitetsløsninger som kan redusere samlet trafikkmengde, blant annet gjennom bildeling og på sikt innfasing av mer teknologi som stimulerer delte mobilitetsløsninger.

Elektrifisering av bilparken bidrar særlig til reduksjon av utslipp av nitrogenoksider. Samtidig erkjenner vi at svevestøv fra slitasje fortsatt vil være en utfordring, også med økt andel elbiler. Tiltak knyttet til dekkslitasje og kjøremønster omtales derfor også i delkapittelet om mikroplast.

Arbeidet med luftforurensning er tett integrert med konsernets klimaarbeid og omtales nærmere i kapittel «E1: Klima» og «S3: Berørte lokalsamfunn».

**Indikatorer**

MMG har per i dag ingen egne indikatorer for luftforurensning. Effekten av tiltakene følges indirekte gjennom utviklingen i salget av nullutslippsbiler og øvrige klimarelaterte indikatorer. Vi vil løpende vurdere behovet for å utvikle indikatorer som kan gi bedre innsikt i vår påvirkning på lokal luftkvalitet.

**Mikroplast**

**Dekkslitasje er den største kilden til mikroplast i Norge. Ifølge Miljødirektoratet står dekkslitasje for om lag 40 prosent av det totale utslippet av mikroplast fra landbaserte kilder. Tyngre kjøretøy, bruk av piggdekk og kjørestil med kraftige akselerasjoner og bremsing bidrar til økt slitasje. Ifølge NIVA er mikroplast fra bildekk er påvist i betydelige mengder i Oslofjorden.**

Møller Mobility Group (MMG) har en indirekte, men reell, negativ påvirkning på mengden mikroplast i naturen gjennom dekkslitasje fra kjøretøyene vi importerer og selger. Vi erkjenner dette som en vesentlig miljøutfordring, og ser behov for samarbeid mellom bransjeaktører, myndigheter, forskningsmiljøer og leverandører for å utvikle kunnskap og effektive tiltak.

**Mål**

MMG sitt mål er å bidra til redusert utslipp av mikroplast fra dekkslitasje gjennom økt kunnskap, samarbeid og påvirkning innenfor vår rolle i verdikjeden. Dette innebærer i en innledende fase å:

- styrke intern og ekstern kompetanse om mikroplast og dekkslitasje
- delta aktivt i bransjedialog og forsknings- og utviklingsarbeid der dette er relevant
- legge til rette for mer presise tiltak og rapportering når datagrunnlaget er tilstrekkelig utviklet.

**Tiltak**

Arbeidet med mikroplast er i en tidlig fase og handler primært om kunnskapsbygging og samarbeid. MMG deltar i dialog med bransjeaktører, leverandører, forskningsmiljøer og myndigheter for å bidra til utvikling av datagrunnlag og tiltak knyttet til dekkslitasje og mikroplast. I tillegg jobber vi løpende med informasjon og bevisstgjøring overfor kunder, særlig flåtekunder med mange sjåførere. Riktig kjøremønster, korrekt lufttrykk og jevn kjøring kan redusere dekkslitasje og mikroplastutslipp.

Vi har også tett samarbeid og dialog med fabrikkene i Volkswagen-gruppen hvor vi deler informasjon knyttet til mikroplast og dekkslitasje. Vi har også løpende utveksling med dekkleverandører om tematikken.

**Indikatorer**

Det finnes per i dag ingen etablerte, standardiserte metoder for å måle utslipp av mikroplast fra dekkslitasje på virksomhetsnivå. MMG rapporterer derfor foreløpig ikke kvantitative indikatorer knyttet direkte til mikroplastutslipp. Vi følger utviklingen innen metodikk og regulering tett, og vil løpende vurdere mulighetene for å innføre relevante indikatorer, herunder prosess- og aktivitetsindikatorer, som grunnlag for mer kvantitativ rapportering over tid.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbelt vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

## E5 Ressursbruk og sirkularitet

Bilbransjen er ressursintensiv og preget av stort uttak av råmaterialer, komplekse verdikjeder og betydelige avfalls- og gjenvinningsstrømmer. Elbiler har lavere utslipp i bruksfasen enn fossilbiler, men ressursutvinning og produksjon av kjøretøy og batterier medfører en betydelig miljøpåvirkning. Sirkulærøkonomi handler om å beholde materialer i kretsløp lengst mulig, blant annet gjennom produkter med lang levetid og gode reparasjonsmuligheter, økt ombruk og mer effektiv gjenvinning.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Ressursinngang og -forbruk	Ressursintensiv bilproduksjon og kritiske innsatsfaktorer i batterier	Negativ påvirkning	Oppstrøms verdikjede
Ressursinngang og -forbruk	Ressursbruk i ettermarkedet	Negativ påvirkning	Egen drift
Ressursinngang og -forbruk	Mangel på kritiske innsatsfaktorer og resirkulerte råvarer, kombinert med økte regulatoriske krav til sirkularitet og sporbarhet	Risiko	Oppstrøms verdikjede og egen drift
Utgående ressurser	End-of-life for batterier og biler	Negativ påvirkning	Nedstrøms verdikjede
Avfall	Avfall i egen drift	Negativ påvirkning	Egen drift

For Møller Mobility Group (MMG) handler sirkularitet om å se bilen i et livsløpsperspektiv: fra materialvalg og produksjon oppstrøms, via reparasjon og bruk av brukte originaldelene i ettermarkedet, til ansvarlig håndtering av kjøretøy, batterier og avfall ved endt levetid.

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

Ressursbruk og sirkularitet er dobbelt vesentlig for MMG, og alle de tre undertemaene «ressursinngang og -forbruk», «utgående ressurser» og «avfall» er vesentlige.

Den største negative påvirkningen oppstår gjennom ressursbelastningen oppstrøms i verdikjeden, særlig knyttet til bil- og batteriproduksjon. I egen drift påvirker vi ressursbruk gjennom ettermarkedet, blant annet ved valg mellom reparasjon og utskifting, og ved bruk av nye eller brukte

deler – samt gjennom håndteringen av avfall fra verksteder og skadesentre.

Samtidig står vi overfor vesentlige risikoer knyttet til strengere regulatoriske krav til sirkulær produktdesign, sporbarhet og resirkulerte materialer, samt risiko for knapphet på kritiske innsatsfaktorer. Økt etterspørsel etter enkelte mineraler og materialer gjør det stadig viktigere å ta vare på ressurser gjennom hele livsløpet og utvikle sirkulære løsninger fremfor lineære.

**Vår tilnærming**

MMGs arbeid med ressursbruk og sirkularitet er forankret i konsernets bærekraftpolicy og i Harald A. Møllers miljø- og kvalitetspolicy, som omtalt i kapittel [«ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG»](#).



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**E5 Ressursbruk og sirkularitet****Ressursinngang  
og -forbruk**

For Møller Mobility Group (MMG) oppstår hoveddelen av ressursbruken oppstrøms i verdikjeden, gjennom produksjon av kjøretøy og batterier. Samtidig har vi også ressursbruk i egen virksomhet, særlig gjennom ettermarkedet.

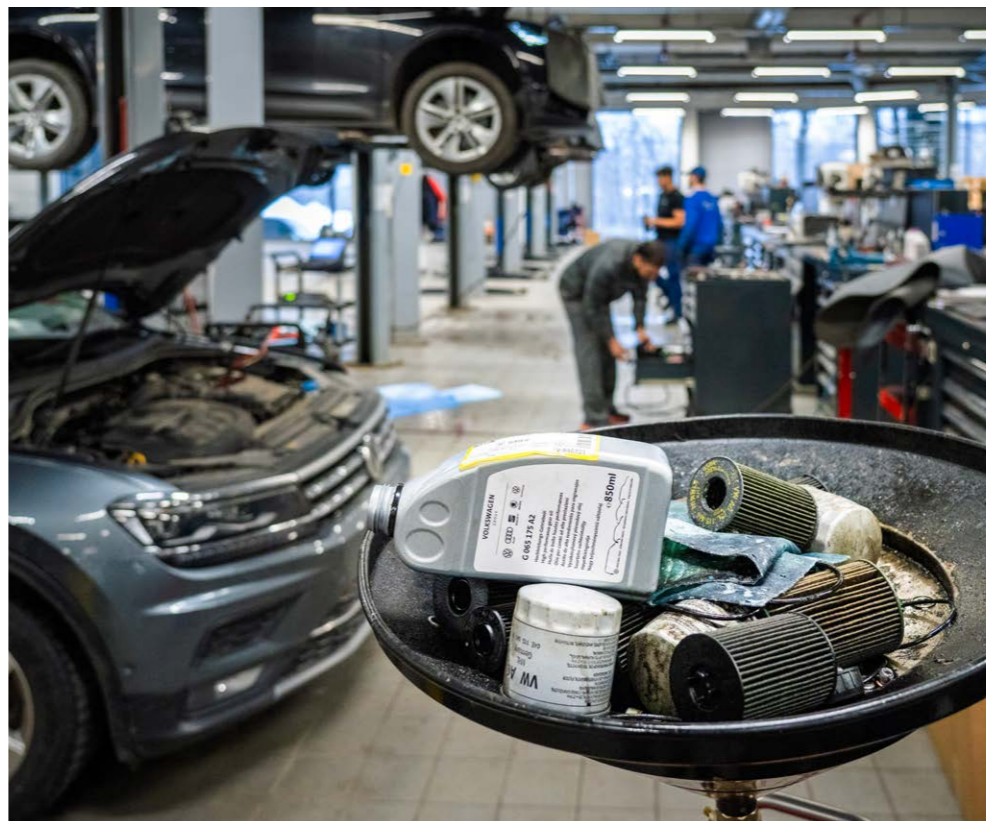
Arbeidet er derfor todelt: MMG følger utviklingen og tiltakene i Volkswagen-gruppen, samtidig som vi i egen virksomhet arbeider for å redusere ressursbruk gjennom økt reparasjon og bruk av likeverdige brukte originaldeler innenfor garantitid.

**Volkswagen-gruppens arbeid med sirkulærøkonomi**

Ressursbruk og sirkularitet er et prioritert område i Volkswagen-gruppens bærekraftarbeid. Konsernet har kommunisert en ambisjon om å øke andelen sirkulære materialer i kjøretøy til 40 prosent fra 2040 (ekskludert Kina), gjennom økt bruk av fornybare, resirkulerte og produserte materialer.

Volkswagen-gruppen arbeider også risikobasert med råvarer og leverandørkjeder, inkludert oppfølging av utvalgte råmaterialer og tiltak knyttet til leverandørkrav, vurderinger og revisjoner. I tillegg forbereder konsernet seg på kommende regulatoriske krav i EU knyttet til blant annet resirkulert innhold og sporbarhet i kjøretøy og batterier.

MMG følger arbeidet til Volkswagen-gruppen tett, og vil over tid også bli påvirket av krav og løsninger som utvikles oppstrøms.

**Ressursbruk i vår egen virksomhet**

I MMG oppstår ressursbruk primært i ettermarkedet, gjennom reparasjoner og reservedeler ved verksteder og skadesentre. Valg mellom reparasjon og utskifting, samt mellom nye og brukte deler, har stor betydning for behovet for nye ressurser. Økt reparasjonsgrad og økt bruk av likeverdige brukte originaldeler er derfor sentrale virkemidler for å redusere ressursbruk og støtte en mer sirkulær økonomi.

MMG jobber på tvers i bransjen for å finne felles

standarder og løsninger på problemstillinger som delekvalitet, tilgang på deler, samarbeid og ulike systemtekniske spørsmål.

**Mål****MÅL FOR Å REDUSERE VÅR RESSURSBRUK**

MMGs overordnede ambisjon er å være ledende i bransjen på reparasjon og bruk av brukte originaldeler. Ambisjonen operasjonaliseres gjennom konkrete mål for ettermarkedet, særlig innen skade og lakk. Samtidig har vi som mål å bidra

aktivt til å få økt kvalitetsstandard på brukte originaldeler, i dialog og samarbeid med bransje, forsikring og bildemontører. Vi jobber også sammen med Volkswagen-gruppen for å få på plass løsninger som muliggjør større andel reparasjoner framfor skift av deler.

Møller Bil Norge har satt følgende mål:

- Andel brukte originaldeler skal innen 2028 økes til 5 prosent for biler i alderen 0–5 år, og til 10 prosent for biler eldre enn 5 år.
- Reparasjonsandelen for flateretting skal økes til 30 prosent innen 2028.
- Andelen plastreparasjoner skal økes til 50 prosent, målt som andel av relevante skader (i henhold til metoden i rapporten til Ifs Skadeforsikring), innen 2028. I tillegg er det satt et mål om at plastarbeid skal utgjøre 10 prosent av solgte arbeidstimer på karosseri.
- Jobbe mot 40 prosent rutereparasjoner innen 2028.
- Antall felg reparasjoner skal økes til 5 000 per år innen 2030.

Målene bygger på eksisterende målemetoder i skadeprosessene og vil videreutvikles i takt med bedre datagrunnlag og mer harmoniserte målemetoder i bransjen. MMG er en aktiv pådriver for at bransjen skal utvikle mer enhetlige og sammenlignbare målemetoder.

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

ØKONOMI 2025

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

Styring og kontroll  
 Aktsomhetsvurderinger  
 Strategi og forretningsmodell  
 Dobbelt vesentlighet  
 Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

E1 Klima  
 E2 Forurensning  
 E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

S1 Egne ansatte  
 S2 Arbeidere i verdikjeden  
 S3 Berørte lokalsamfunn  
 S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**E5 Ressursbruk og sirkularitet**

Indikator	2024	2025	Tolkning
Reparasjonsandel – flateretting: Andel skader der flateretting utføres i stedet for utskifting	24,8 %	26,1 %	Stabil positiv utvikling. Økning knyttet til kompetanseheving og nytt utstyr. Fortsatt avstand til målet om 30 % i 2028.
Reparasjonsandel – plast: Andel skader med plastreparasjon	36,8 %	45,0 %	Markant forbedring. Skyldes investeringer i plastreparasjonskompetanse, men må sees i sammenheng med indikatoren om arbeidstimer brukt på platarbeid [under]
Platarbeid som andel av totale karosseritimer	—	4,2 %	Viser at plastreparasjon fortsatt er en liten del av totale karosseritimer.
Rutereparasjonsandel: Andel ruteskader som repareres fremfor utskifting.	30%	32%	Ruteområdet er godt etablert som reparasjonsområde, men en liten positiv utvikling.
Andel brukte originaldeler (biler >5 år)	4,7 %	7,5 %	Stor økning. Viser at ordningen skalerer godt i eldre bilsegment.
Andel brukte originaldeler (biler 0–5 år)	-	0,7 %	Avtale inngått med If, Tryg og Gjensidige fra 2025. Ordningen er i tidlig fase for nye biler, men skaleringen har begynt.
Felg reparasjoner [antall]: Total mengde reparert framfor utskiftet	1 168	2 267	Betydelig vekst. Skyldes bedre tilrettelegging, samarbeid og økt kundeetterspørsel. Reparerte felger tilbys også private forhandlere.

**Tiltak****TILTAK 2025 FOR Å REDUSERE EGEN RESSURSBRUK**

I året som gikk har MMG jobbet med følgende tiltak for å redusere egen ressursbruk:

- **Reparasjon som førstevalg:** Arbeidet med å redusere ressursbruk i egen virksomhet har pågått over flere år og er gradvis blitt mer systematisk. Et gjennomgående prinsipp i skade- og verkstedarbeidet er at reparasjon skal vurderes som første alternativ der dette er mulig. Dette gjelder både karosseri, plast, ruter og felger. Dersom utskifting er nødvendig, skal muligheten for å benytte en likeverdig brukt originaldel vurderes.
- **Økt reparasjonskapasitet:** I 2024 og 2025 har MMG investert i kompetanse og utstyr for å

styrke reparasjonskapasiteten, særlig innen flateretting og plastreparasjon. Dette reduserer både materialforbruk og kostnader over tid.

- **Brukte originaldeler – fra pilot til implementering:** Arbeidet med brukte originaldeler er videreutviklet fra pilot til bred implementering. I 2025 ble ordningene utvidet til alle Møller Bil sine skadesentre, for forsikringselskaper med avtale. Ordningen innebærer at kunder kan tilbys likeverdige brukte originaldeler med garanti, også innenfor garantitid for biler 0–5 år.
- **Tett samarbeid med eksterne aktører:** MMG har samarbeidet tett med forsikringselskaper, leverandører og interne fagmiljøer for å utvikle og skalere ordninger for bruk av brukte deler og økte reparasjonsmuligheter.
- **Felg reparasjoner og lagerløsninger:** MMG har styrket innsatsen på felg reparasjoner i samar-

beid med skadesentre, forhandlere og dekkhotell-kjeden Mitt Dekkhotell, inkludert etablering av lager- og bytteordninger som gjør reparasjon til et mer effektivt og tilgjengelig alternativ for kundene.

- **Reduksjon av skroting av nye deler:** Arbeidet med å redusere skroting av nye deler er videreført, blant annet gjennom systematisk reparasjon av deler som har fått lager- eller transportskader.
- **Škoda-piloten på nullseriedeler:** I 2025 startet Harald A. Møller en pilot sammen med Škoda-fabrikken – som første marked globalt – for å gjenbruke karosserideler fra 0seriebiler brukt til tester og demonstrasjon. Piloten var vellykket og er nå i implementeringsfase. I tillegg til gjenbruk av deler reduserer løsningen transportbehovet, ettersom delene inngår i importørens ordinære logistikk.

Fremover vil arbeidet handle om ytterligere skalering av brukte deler, økt tilgjengelighet og bedre systemstøtte, samt videre dialog i bransjen for å få flere forsikringselskaper med på ordninger som muliggjør bruk av brukte originaldeler også innenfor garantitid.

**Indikatorer**

Utviklingen i ressursbruk i egen virksomhet følges gjennom en rekke indikatorer som er oppsummert i tabellen til venstre. Disse indikatorene sammenfaller med målene vi har for reparasjon og ombruk. Datagrunnlaget er i hovedsak basert på skadeprosesser og rapportering fra forsikringselskaper, og dekker ikke hele virksomheten fullt ut, men gir konsistente målinger over tid.

Indikatorene fra Møller Bil Norge viser en klar

positiv utvikling innen reparasjon og ombruk mellom 2024 og 2025, spesielt innen plastreparasjon, brukte deler og felg reparasjoner. Samtidig dokumenterer tallene at arbeidet fortsatt er i en oppbyggingsfase, og at videre innsats kreves for å nå MMGs langsiktige mål for ressursbruk og sirkulær drift.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**E5 Ressursbruk og sirkularitet****Utgående ressurser**

**MMG selger kjøretøy med lang forventet levetid og høy grad av reparerbarhet. Som beskrevet i delkapittelet om inngående ressurser arbeider vi aktivt med reparasjon og ombruk for å forlenge levetiden i bruksfasen. Når kjøretøy og komponenter likevel når endt levetid, er det avgjørende at håndteringen skjer på en trygg og ansvarlig måte. Dette gjelder særlig for elektriske kjøretøy og høyenergi-batterier, som stiller spesielle krav til sikkerhet, logistikk og gjenvinning.**

MMGs arbeid med utgående ressurser er derfor i stor grad regulert gjennom produsentansvarsordninger, kombinert med operativ oppfølging i forhandler- og verkstedleddet.

**Mål**

MMG har ikke satt egne, separate mål for håndtering av kjøretøy og batterier ved endt levetid. Vår målsetting er å etterleve gjeldende produsentansvar og bidra til at etablerte bransjeordninger fungerer etter hensikten, samtidig som vi sikrer at håndteringen i egen forhandler- og verkstedvirksomhet er trygg, korrekt og i tråd med kravene.

**Tiltak****PRODUSENTANSVAR OG BRANSJEORDNING**

I Norge er produsentansvaret for kasserte kjøretøy organisert gjennom bransjeordningen Autoretur, som er bilbransjens felles produsentansvarsselskap. Alle virksomheter som importerer biler til det norske markedet, er pliktige medlemmer og betaler et miljøvederlag per



kjøretøy. Autoretur rapporterer for 2025 en samlet gjenvinningsgrad på 97,9 prosent, som er en liten nedgang på 0,1 prosentpoeng fra en gjenvinningsgrad på 98 prosent i 2024. Myndighetens krav er 95 prosent. Gjenvinningsregnskapet for 2025 fordeler seg på 11,1 prosent til ombruk, 77,5 prosent til materialgjenvinning, 9,3 prosent til energigjenvinning og kun 2,1 prosent til deponering. Ordningen sikrer at kasserte kjøretøy håndteres i tråd med regelverket og bidrar til høy grad av ressursutnyttelse.

Framover vil volumet av kasserte kjøretøy med høyenergi-batterier øke betydelig. For å møte denne utviklingen har bilbransjen etablert Autoretur Battery Recycling (ABR), en produsentansvarsordning for høyenergi-batterier fra

elektriske kjøretøy. ABR ble godkjent som produsentansvarsselskap i 2025 og er organisert etter samme modell som Autoretur. MMG har hatt et godt samarbeid med Batteriretur siden 2017.

Harald A. Møller har vært en tydelig pådriver for å få etablert en felles løsning for produsentansvar for høyenergi-batterier, og har støttet arbeidet med ABR i regi av bransjeorganisasjonen BIL. MMG vurderer etableringen av ABR som et viktig steg for å sikre forutsigbar, sikker og ansvarlig håndtering av høyenergi-batterier på vegne av hele bransjen. ABR har inngått samarbeidsavtaler med aktørene Hydrovolt og Stena Recycling, som utfører de praktiske tjenestene knyttet til innsamling, transport, ombruk og gjenvinning av batteriene.

MMG vil følge utviklingen i ABR tett og bidra gjennom aktiv oppfølging av ordningen i takt med økende volum av elektriske kjøretøy.

**OPERATIV HÅNDTERING I FORHANDLER- OG VERKSTEDLEDDET**

I tillegg til produsentansvaret på importørnivå, har MMG et ansvar for at håndtering av høyenergi-batterier i egen forhandler- og verkstedvirksomhet skjer på en trygg og korrekt måte. Dette omfatter blant annet midlertidig lagring, transport og overlevering til godkjent mottak når batterier tas ut av bruk.

For forhandlerkjeden til Harald A. Møller er Stena Recycling valgt som operativ partner for håndtering av høyenergi-batterier, innenfor rammene som er satt av ABR. Dette innebærer at Stena håndterer innsamling, transport og videre behandling av batterier fra forhandlerne.

For å sikre at alle ledd fungerer etter hensikten, er det gjennomført og planlagt informasjons- og oppfølgingsaktiviteter mot forhandlerkjeden.

**Indikatorer**

MMG har per i dag ingen egne, virksomhets-spesifikke indikatorer for håndtering av kjøretøy og batterier ved endt levetid. Oppfølging og resultatrapportering skjer i hovedsak gjennom bransjeordningenes rapportering, herunder nøkkeltall for gjenvinning og materialgjenvinning fra Autoretur og utviklingen i produsentansvarsordningen for høyenergi-batterier gjennom ABR.

## BÆREKRAFT 2025

## Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

## Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

## Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

## Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

## Metodeskriv klimaregnskap 2025

Selskap i Møller Mobility Group

## E5 Ressursbruk og sirkularitet

## Avfall

MMG arbeider systematisk for å redusere miljøpåvirkningen fra avfallsstrømmene i egen drift. Avfall fra forhandlernetverket og servicemarkedet er vesentlig fordi verkstedaktivitetene genererer betydelige mengder avfall.

## Mål

MMG har ikke egne konsernmål for avfall, men virksomheten jobber med lokal målsetting for sorteringsgrad gjennom ISO 14001-systemet. Dette skal sikre kontinuerlig forbedring og høyest mulig grad av materialgjenvinning.

## Tiltak

## TILTAK GJENNOMFØRT I 2025

- Kurs i avfallssortering gjennomført på lokasjoner i Norge i samarbeid med Ragn Sells. Tiltaket skal styrke kompetansen om riktig fraksjonering av avfall og øke sorteringsgraden.
- Lokale analyser av avfallsløsninger gjennomført i Norge i regi av Ragn Sells. Formålet var å identifisere fraksjoner med forbedringspotensial og etablere mer effektive innsamlings- og lagringspunkter.
- Svenske forhandlere sorterer og materialgjenvinner metall, papp, plast og farlig avfall gjennom etablerte systemer hos Nemax og andre aktører.

## TILTAK PLANLAGT FOR 2026

- Videreføring og mulig utvidelse av kompetansetiltak innen avfallshåndtering, med særlig vekt på verksteder som står for de største avfallsfraksjonene.



- Forbedring av fysiske løsninger for sortering og avfallslagring der lokale analyser viser behov.
- Forbedre datagrunnlag og konsernovergripende harmonisering av rapportering og oppfølging på avfallsområdet. Formålet er å sikre sammenlignbare tall og bedre styring.
- Fortsette arbeidet med ombruk og gjenvinning av IT utstyr i Møller Digital, med mål om å redusere elektronisk avfall.

## Resultater

Verksteddrift omfatter mekanisk arbeid, karosseri, lakk og reservedelshåndtering, noe som fører til både ordinært avfall (restavfall), materialfraksjoner og farlig avfall.

Land	Totalt avfall	Sorteringsgrad	Vesentlige avfallsfraksjoner
Norge	3598 tonn	86 %	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metaller</li> <li>• Papp, papir og kartong</li> <li>• Plast</li> <li>• Trevirke</li> <li>• Farlig avfall, inkludert oljeholdige masser og løsemidler</li> <li>• Restavfall</li> </ul>
Sverige	1051 tonn	73,5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Metaller (bl.a. jern og aluminium)</li> <li>• Papp og papir (wellpapp og kontorpapir)</li> <li>• Plast</li> <li>• Elektronikk og batterier</li> <li>• Farlig avfall som oljeholdig slam, løsemidler, isocyanater og spraybokser</li> </ul>
Baltikum	656 tonn	64%	

---

 MØLLER MOBILITY GROUP 2025
 

---

ØKONOMI 2025

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**


---

 Selskap i Møller Mobility Group
 

---

# Sosiale forhold

Vi skal være blant de beste arbeidsplassene i Norden og Baltikum – uavhengig av bransje. Medarbeiderne er vår viktigste ressurs, og vi jobber målrettet for å fremme mangfold og inkludering. Dette skaper et positivt arbeidsmiljø der alle ansatte føler seg akseptert og respektert. Samtidig skal Møller Mobility Group bidra til sosial bærekraft i verdikjeden – hos leverandører, for kundene våre og i samfunnet ellers. Vi har et sterkt engasjement for arbeidsinkludering og ønsker å bidra til å redusere utenforskap i samfunnet.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

# S1 Egne ansatte

Møller Mobility Group (MMG) har en lang historie for å sette mennesker og kompetanse i sentrum. Våre medarbeidere representerer et bredt spekter av fagområder, fra bilteknikk og verksteddrift, til kundebehandling, teknologi og ledelse. Denne bredden gjør oss avhengige av både riktig kompetanse og et arbeidsmiljø der folk gleder seg til å gå på jobben og ønsker å utvikle seg videre. Et trygt, inkluderende og utviklende arbeidsmiljø styrker trivselen blant våre medarbeidere og bidrar til at vi kan levere gode kundeopplevelser hver dag. Med Great Place to Work-sertifisering i alle de fem landene konsernet er til stede i, får vi en tydelig bekreftelse på at kulturen vår står sterkt.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Arbeidsforhold og sosial dialog	Manglende likelønn for arbeid av lik verdi	Negativ påvirkning	Egen drift
Arbeidsforhold og sosial dialog	Risiko for brudd på etterlevelse av likelønn	Risiko	Egen drift
Helse, miljø og sikkerhet	Fysiske arbeidsforhold og sikkerhetsrisiko, særlig knyttet til høyvoltage	Negativ påvirkning	Egen drift
Helse, miljø og sikkerhet	Arbidsrelatert stress og psykososialt arbeidsmiljø	Negativ påvirkning	Egen drift
Helse, miljø og sikkerhet	Skader og ulykker, særlig knyttet til høyvoltage	Risiko	Egen drift
Helse, miljø og sikkerhet	Høyt sykefravær	Risiko	Egen drift
Kompetanse, opplæring og rekruttering	Høy turnover og kompetansegap	Negativ påvirkning	Egen drift
Kompetanse, opplæring og rekruttering	Manglende fokus på ledelse og lederkompetanse	Negativ påvirkning	Egen drift
Kompetanse, opplæring og rekruttering	Kompetansegap og turnover	Risiko	Egen drift
Kompetanse, opplæring og rekruttering	Styrking av ledelse og lederkompetanse	Mulighet	Egen drift
Mangfold og inkludering	Lavt kjønns mangfold	Negativ påvirkning	Egen drift
Mangfold og inkludering	Risiko for mobbing og trakassering	Negativ påvirkning	Egen drift

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

Arbeidet med egne ansatte er et strategisk satsingsområde for MMG. Alle medarbeidere bidrar til verdien vi leverer til våre kunder, enten gjennom direkte kontakt eller gjennom fagområder som støtter opp under tjenestene våre. Dette skjer gjennom bruk av kompetanse, god samhandling og trygghet i arbeidshverdagen.

Et sterkt og inkluderende arbeidsmiljø bidrar til lavere risiko for uønskede hendelser, styrker omdømmet vårt som arbeidsgiver og legger grunnlaget for at vi kan levere gode resultater og kvalitet over tid. Dette kapitlet beskriver hvordan vi jobber for å sikre gode arbeidsforhold og utviklingsmuligheter for alle våre medarbeidere.



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S1 Egne ansatte**

Dobbel vesentlighetsanalysen gjennomført i 2025 har gitt oss en tydelig retning. Alle de fire underemaene «arbeidsforhold og sosial dialog», «helse, miljø og sikkerhet», «kompetanse, opplæring og rekruttering» og «mangfold og inkludering» er vesentlige.

**Vår tilnærming**

Arbeidet med egne ansatte bygger på konsernets verdier og styrende dokumenter. Vi har etablert klare policyer for arbeidsforhold, HMS, kompetanseutvikling og mangfold. For våre ansatte er følgende styrende dokumenter førende: personalhåndbok, lederhåndbok, HMS-håndbok og bærekraftspolicyen. Les mer i [«ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG»](#).

**KARAKTERISTIKKER VED VÅRE ANSATTE****Antall ansatte, kvinneandel og årsverk pr.****31.12.2025**

Land/ Juridisk enhet/ Arbeidssted	Antall ansatte	Antall årsverk	Kvinneandel i %
<b>Estland</b>	<b>169</b>	<b>166,4</b>	<b>16,6</b>
Moller Auto Baltic SIA	14	14	57,1
Moller Auto Pärnu OÜ	29	29	10,3
Moller Auto Tallinn OÜ	100	97,6	11,0
Moller Auto Viru OÜ	22	21,8	18,2
Moller Baltic Import SE	3	3	66,7
Møller Digital AS	1	1	0,0
<b>Latvia</b>	<b>325</b>	<b>319,5</b>	<b>19,4</b>
Moller Auto Baltic SIA	35	34	71,4
Moller Auto Insurance Service SIA	1	1	0,0
Moller Auto Krasta SIA	30	30	0,0
Moller Auto Latvia SIA	120	117	11,7
Moller Auto Outlet SIA	24	24	8,3
Moller Auto SIA	56	55,5	10,7
Moller Auto Ventspils SIA	15	14	13,3
Moller Baltic Import SE	38	38	36,8
Møller Digital AS	6	6	0,0

Land/ Juridisk enhet/ Arbeidssted	Antall ansatte	Antall årsverk	Kvinneandel i %
<b>Litauen</b>	<b>194</b>	<b>191,3</b>	<b>13,9</b>
Moller Auto Baltic SIA	15	15	66,7
Moller Auto Insurance Service SIA	1	1	100,0
Moller Auto Keturi Žiedai UAB	49	47,35	16,3
Moller Auto Outlet Lithuania	1	1	0,0
Moller Auto UAB	119	117,98	5,9
Moller Baltic Import SE	6	6	16,7
Møller Digital AS	3	3	0,0
<b>Norge</b>	<b>3.334</b>	<b>3.284,5</b>	<b>16,5</b>
Harald A. Møller AS	365	364,4	21,1
Medvind AS	29	28,5	17,2
Møller Bil AS	56	56	26,8
Møller Bil Bergen AS	272	269,9	14,0
Møller Bil Bruktbil AS	62	60,8	14,5
Møller Bil Haugesund AS	91	88,45	20,9
Møller Bil Innlandet AS	264	256,47	8,3
Møller Bil Romerike AS	258	253	11,2
Møller Bil Sør-Rogaland AS	248	246,2	17,7
Møller Bil Trøndelag AS	269	267,65	13,0
Møller Bil Vest AS	330	324,3	11,8
Møller Bil Vestfold	172	171	12,8
Møller Bil Øst AS	455	449,6	8,1
Møller Bilsolen AS	6	6	0,0
Møller Digital	82	81,6	29,3
Møller Mobility Group AS	47	47	51,1
Møller Sportsbiler Asker & Bærum AS	39	37,85	18,0
Møller Sportsbiler Gardemoen AS	16	16	18,8
Møller Sportsbiler Oslo AS	53	52,8	11,3
Møller Synergi AS	53	52,4	81,1
Volkswagen Møller Bilfinans AS	84	83,4	50,0
Wash Group Holding AS	29	20,4937	3,5
Hyre AS	34	34	23,5
Iseveien Services AS	20	16,66	10,0
<b>Sverige</b>	<b>605</b>	<b>605,0</b>	<b>17,9</b>
Hyre AS	6	6	16,7
Möller Bil Sverige AB	584	584	17,8
Möller Sportbilar AB	15	15	20,0
<b>Danmark</b>	<b>5</b>	<b>5,0</b>	<b>0,0</b>
Hyre AS	5	5	0,0
<b>Total</b>	<b>4632</b>	<b>4571,70</b>	<b>16,8</b>

**Midlertidig ansettelse/innleid personell og deltidsansatte MMG**

	Antall	Kvinneandel i %
<b>Estland</b>		
Innleid/Vikar	0	
Midlertidig	1	100,0
Deltid	5	20,0
<b>Latvia</b>		
Innleid/Vikar	10	40,0
Midlertidig	3	33,3
Deltid	9	22,2
<b>Litauen</b>		
Innleid/Vikar	0	
Midlertid	0	
Deltid	9	44,4
<b>Norge</b>		
Innleid/Vikar	557	21,2
Midlertidig	152	25,0
Deltid	419	26,0
<b>Sverige</b>		
Innleid/Vikar		
Midlertidig	90	22,2
Deltid	74	20,3
<b>Danmark</b>		
Midlertidig	10	50,0
Deltid	10	50,0

\* Deltidsansatt er her definert som alle som jobber mindre enn ett årsverk, uavhengig av stillingskategori

**Kjønnsbalanse på ledernivå og aldersgrupper per land**

[Tall kun for Norge*]	Andel kvinner %
Konsernledelse	50,0
Ledergrupper forretnings- og funksjonsområder (rapporterer til KL)	29,7
Daglig Leder	18,6
Leder senior	22,0
Leder	19,7
<b>Totalt</b>	<b>21,4</b>

\* Hyre, Iseveien, Wash Group Holding og Møller Sportsbiler er ikke inkludert i beregningene

Land	Antall ansatte	Prosentandel
<b>Danmark</b>	<b>5</b>	
Under 30 år	1	20
30-50 år	4	80
<b>Estland</b>	<b>169</b>	
Under 30 år	39	23
30-50 år	114	67
Over 50 år	16	9
<b>Latvia</b>	<b>325</b>	
Under 30 år	84	26
30-50 år	210	65
Over 50 år	31	10
<b>Litauen</b>	<b>194</b>	
Under 30 år	53	27
30-50 år	110	57
Over 50 år	31	16
<b>Sverige</b>	<b>605</b>	
Under 30 år	163	27
30-50 år	304	50
Over 50 år	138	23
<b>Norge</b>	<b>3.334</b>	
Under 30 år	934	28
30-50 år	1.590	48
Over 50 år	810	24
<b>Totalt</b>	<b>4.632</b>	
Land	Antall ansatte	Prosentandel
Under 30 år	1.274	28
30-50 år	2.332	50
Over 50 år	1.026	22
<b>Totalt</b>	<b>4.632</b>	

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S1 Egne ansatte****Arbeidsforhold og sosial dialog**

**MMG legger stor vekt på god sosial dialog og arbeidsforhold som sikrer medvirkning og tillit i organisasjonen. Rettferdige arbeidsforhold er viktig for å redusere risiko for misnøye, lav motivasjon blant medarbeidere og mulig omdømmerisiko. Potensielle utfordringer med etterlevelse av likelønn har blitt identifisert som et vesentlig tema, og vil derfor være et av flere viktige fokusområder for å sikre gode arbeidsforhold for våre medarbeidere i tiden fremover.**

**Vår tilnærming**

MMG har en etablert struktur for sosial dialog som skal sikre medvirkning, åpenhet og fremme et trygt og rettferdig arbeidsmiljø. Sosial dialog ivaretas gjennom flere kanaler. Arbeidsmiljøutvalg, tillitsvalgte, verneombud og bedriftshelsetjeneste spiller en sentral rolle i å sikre at medarbeidere blir hørt, og at arbeidsforhold håndteres på en systematisk og ansvarlig måte.

Disse funksjonene bidrar til gode prosesser for medvirkning og forebygging, og sørger for at spørsmål om arbeidsmiljø og arbeidsforhold løftes og behandles på en strukturert måte. Alle forretningsområder har støtte fra en eller flere dedikerte HR-ressurser, som sørger for gode strukturer for sosial dialog. Det gjennomføres lokale og sentrale lønnsforhandlinger for å sikre rettferdig lønnsbetingelser og en involverende prosess.

**Mål**

MMG jobber med å etablere tydelige mål for likelønn. Ambisjonen er å sikre lik lønn for arbeid av lik verdi, og samtidig oppfylle kommende krav fra EUs likelønnsdirektiv.

Som forberedelse til et eventuelt likelønnsdirektiv vil MMG gjennomføre et arbeid som legger et solid grunnlag for framtidig etterlevelse.

**Tiltak****TILTAK GJENNOMFØRT I 2025**

MMG har startet et arbeid for å identifisere lønnsforskjeller og kartlegge mulighetene for et mer enhetlig lønssystem, særlig på tvers av forhandlerleddet. Dette er en prosess som vil fortsette i 2026 og involvere både sentrale ressurser, lokale ressurser og tillitsvalgtapparatet.

Vi har brukt et stillingsevalueringssystem basert på metodikken til Korn Ferry for å vurdere tyngden av en stilling i forhold til forhåndsdefinerte kriterier. Innplasseringen av stillingen skjer

uavhengig av den enkelte stillingsinnehaver. Benchmarkrapportene gir innsikt i hvordan hver medarbeiders lønn ligger an mot markedet.

**TILTAK PLANLAGT FRAMOVER**

For å styrke arbeidet med rettferdig og transparent lønn planlegger MMG å videreutvikle og harmonisere lønnsmodeller. Målet er et mer helhetlig lønssystem som legger til rette for en mer systematisk oppfølging, styrket etterlevelse av krav til likelønn, og bedre sammenlignbarhet på tvers av virksomheten.

**Indikatorer**

MMG vil følge arbeidet med likelønn gjennom indikatorer som dekker lønnsgap gjennom aktivitets- og redegjørelsesplikten.

*[Se måleindikatorer for godtgjøring for 2025 på sidene 91–92]*

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styring dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S1 Egne ansatte****Helse, miljø og sikkerhet**

**Helse, miljø og sikkerhet er et dobbelt vesentlig tema for MMG. Arbeidet er avgjørende for medarbeidernes trygghet, helse og trivsel, og for å sikre en stabil og effektiv drift. De vesentlige HMS-temaene omfatter fysiske arbeidsforhold og sikkerhetsrisiko, særlig knyttet til arbeid på høyenergibatterier i elbiler, samt ergonomiske utfordringer for fagarbeidere, logistikkmedarbeidere og kontoransatte.**

På det psykososiale området er arbeidsrelatert stress, balanse mellom krav og kontroll, rettferdighet og støttende ledelse samt forebygging av mobbing og trakassering sentrale faktorer. Dersom disse ikke håndteres systematisk, øker risikoen for blant annet sykefravær.

Et systematisk og godt HMS-arbeid styrker trygghet og trivsel, bidrar til å redusere sykefravær og forebygger ulykker og driftsavbrudd. Det har positive effekter både operasjonelt, økonomisk og omdømmemessig. For MMG er det viktig at HMS-arbeidet skjer i tett samspill mellom arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, gjennom involvering, medbestemmelse og en tydelig prioritering av de områdene som krever særlig oppmerksomhet.

**Vår tilnærming**

MMG har en konsernovergripende HMS-policy som dekker både fysiske og psykososiale arbeidsforhold. Arbeidet er forankret i konsernets verdier og styringssystem, og omfatter forebyg-

ging av skader og ulykker, opplæring i sikkerhet og systematisk oppfølging av sykefravær. Les mer om de relevante styrende dokumentene i «ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG».

Det operative HMS-arbeidet utføres i hovedsak av lokal ledelse og nøkkelpersonell, som HMS-ansvarlige og verneombud på de ulike lokasjonene. Konsernansvarlig for HMS, sammen med lokale HR-ressurser, støtter dette arbeidet og bidrar til at HMS-oppfølgingen gjennomføres systematisk og helhetlig.

Arbeidsmiljøutvalgene (AMU) er en sentral arena for strukturert involvering og samarbeid mellom ledelse og medarbeidere. AMU behandler risikoforhold, forbedringsområder og tiltak, og bidrar til at HMS-arbeidet er i tråd med gjeldende lover, interne rutiner og prinsipper om forebygging.

**ÅRLIG OPPDATERING AV HMS-RISIKOKARTLEGGING**

Konsernansvarlig for HMS gjennomgår årlig våre HMS-risikoer i samarbeid med bedriftshelsetjenesten. Metoden for HMS-risikostyring er beskrevet i fjorårets rapport. Resultatene fra kartleggingen i 2025 viser noen endringer i hvilke arbeidsmiljøfaktorer som vurderes å ha størst negativ påvirkning i et konsernperspektiv.

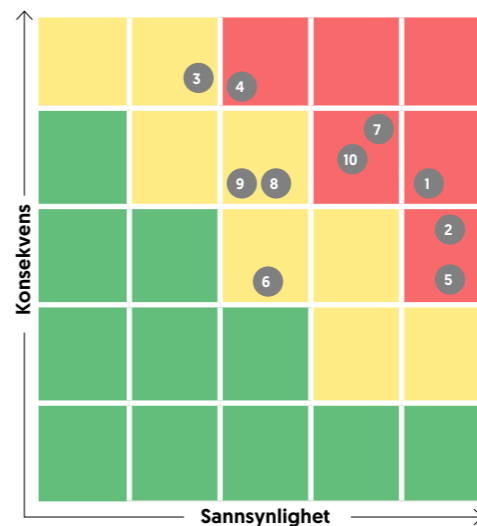
De viktigste endringene og tilleggene gjelder organisatoriske og psykososiale faktorer som risikoer ved vedvarende omstilling, arbeidsinkludering og manglende HMS-ledelse i våre enheter. Dette er prioriterte områder for flere fagmiljøer i MMG, og setter føringer for bruk av vår bedriftshelsetjeneste.

**Mål**

Innenfor HMS-arbeidet er følgende mål definert på vegne av konsernet:

- Null livsendrende skader, alvorlige hendelser eller dødsfall på våre arbeidsplasser
- Under 5 prosent sykefravær for hele MMG

I 2026 gjennomføres det i tillegg et målrettet arbeid for å styrke det psykososiale arbeidsmiljøet og redusere risiko for stress og høy arbeidsbelastning. Dette omfatter blant annet etablering



av en dedikert arbeidsgruppe som skal vurdere behov, foreslå tiltak og følge opp utviklingen gjennom året.

MMG vil også styrke arbeidsmiljøutvalgene i konsernet gjennom mer systematisk oppfølging av psykososiale forhold. Temaet vil bli et fast punkt i relevante lederfora, der formålet er å øke bevissthet, sikre bedre dialog og bidra til at ledere får nødvendig støtte i arbeidet med forebygging og tidlig håndtering av belastningsfaktorer.

**Fysiske og kjemiske risikoer**

- 1 Ergonomisk belastninger/skader og vibrasjons-skader
- 2 Kjemisk eksponering
- 3 Brann og/eller eksplosjon i anlegg og bygg
- 4 Strømgjennomgang/lysbue som følge av arbeid med høyspenning
- 5 Klem- og kuttskader
- 6 Negativ hørselspåvirkning grunnet støy

**Psykososiale og organisatoriske risikoer**

- 7 Møller Mobility Group har stått i vedvarende omstilling over flere år
- 8 Manglende HMS-opplæring og -oppfølging av lærlinger/unge arbeidstakere
- 9 Manglende fokus og kompetanse på arbeidsinkludering, mangfold, håndtering av konflikter, som mobbing erting blant ansatte og vold mellom kunde og ansatt
- 10 Manglende HMS-ledelse HMS-rutiner, oppdatert HMS-dokumentasjon og/eller HMS-relatert kommunikasjon

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S1 Egne ansatte****Tiltak****TILTAK GJENNOMFØRT I 2025**

MMG har hatt mange løpende aktiviteter gjennom 2025, der noen er prosjektbasert, mens andre er løpende og kontinuerlige aktiviteter. Disse tiltakene er de mest vesentlige som ble gjennomført i 2025:

**Opplæring og kompetanse**

- Fokus og styrking av sikkerhetskulturen på servicemarkedet i Møller Bil, med særskilt fokus på høyenergibatterier og sikker reparasjon. Ledere på servicemarkedet i Møller Bil, alle tekniske ledere og verneombud har gjennomført et e-læringskurs i sikkert arbeid på høyenergibatterier. Kurset setter tydelige krav til hvordan vi arbeider på batteriene og hvordan arbeidsplassutforming, verneutrustning og holdninger knyttet til personlig sikkerhet skal være. I forlengelse av kurset har alle enheter fått i oppgave å gjennomgå egen sikkerhetskultur på arbeid med høyenergibatterier. Resultatene av disse oppgavene, og tiltak for å bedre situasjonen gjennomgås i kommende Business Reviews i 2026.
  - Lederopplæring om psykososialt arbeidsmiljø og stressmestring med Falck [BHT], både lokalt og sentralt. I tillegg har ledere fått opplæring i sykefraværsoppfølging med fokus på ansvar, lovkrav og praktisk oppfølging av medarbeidere som er syke.
  - Medarbeidere har fått opplæring i plikter og rettigheter knyttet til sykefravær og medvirkning.
- Oppfølging av enheter med høyt fravær**
- Gjennomført målrettede kartlegginger i enheter med høyt sykefravær, inkludert vurdering av arbeidsmiljøforhold, fraværsmønstre og behov for tiltak.

- Relevante aktører, som bedriftshelsetjenesten, kobles på ved behov for videre oppfølging.

**Bedriftshelsetjeneste**

- MMG har brukt bedriftshelsetjenesten Falck, som leverte totalt 2140 timer bistand i 2025, opp fra 1855 timer i 2024.
- Arbeidshelseundersøkelser blant fagarbeidere utgjorde 43 prosent av timene, med bakgrunn i fysisk eksponering og risiko for yrkesrelaterte sykdommer.

**Kjemikaliehåndtering og erstatning av helsefarlige kjemikalier**

- Kontinuerlig arbeid med å substituere kjemiske stoffer som utgjør alvorlig helsefare, med særlig fokus på CMR-stoffer [kreftfremkallende, arvestoffskadelige og reproduksjonsskadelige/fosterskadelige].
- 117 medarbeidere har gjennomført obligatorisk kurs i bruk og avhending av diisocyanater.

**Avvikssystem og systematisk HMS arbeid**

- Gjennomført et omfattende anskaffelsesarbeid for nytt avvikssystem for å styrke innsikt, læring og forebygging av ulykker og hendelser, på tvers av forretningsområder i konsernet.
- Systemet vil forbedre rapportering og oppfølging av skader og nestenulykker, og være et viktig verktøy for å styrke og videreutvikle sikkerhetskulturen.

**Arbeidsmiljøtiltak i Sverige og Baltikum**

- Den svenske og baltiske organisasjonen har bedriftshelsetjenesteavtaler og gjennomfører arbeidsmiljøtiltak både sentralt og lokalt.
- Særlige prioriteringer i Sverige omfatter arbeidsmedisinske undersøkelser, rehabiliteringsoppfølging og medisinske utredninger.

**Behandlingsforsikring**

- MMG tilbyr behandlingsforsikring til alle ansatte, fordelt på brukskategorier som rapporteres i samarbeidet med EuroAccident. I 2025 fordeler typen behandlinger seg på Fysioterapi/kiropraktor, psykolog/psykiater, legespesialist/diagnostikk og operasjoner.

Alle tiltakene vi har gjennomført i 2025 har bidratt til en reduksjon i sykefraværet på 0,2 %.

**TILTAK PLANLAGT FRAMOVER**

Det er et indentifisert behov for å styrke og standardisere strukturen for hvordan vi utøver HMS-arbeidet i hele organisasjonen. Dette omfatter alle arbeidsmiljøfaktorer og vil være sentralt i konsernets videre HMS-arbeid, både strategisk og operasjonelt. I 2026 skal vi pilotere og implementere det nye avvikssystemet som er anskaffet.

Arbeidet med å styrke det psykososiale arbeidsmiljøet på tvers av konsernet vil omfatte flere tiltak. Dette inkluderer utvikling av felles prinsipper for å forebygge arbeidsrelatert press knyttet til roller og ansvar. Videre skal vi tydeliggjøre støtten til lokal ledelse i oppfølging av arbeidsmiljøutfordringer, og forbedre strukturer for rapportering og oppfølging av forhold som påvirker medarbeidernes trivsel, kapasitet og arbeidshelse. Målet er en mer helhetlig og forutsigbar tilnærming til psykososialt arbeidsmiljø i alle deler av konsernet.

Styrking av struktur og innhold i arbeidsmiljøutvalgene, som sentrale samarbeidsorgan, er også et tiltak som direkte skal bidra til å styrke det psykososiale arbeidsmiljøet.

**Indikatorer**

MMG følger løpende utviklingen i sykefraværsstatistikk og innmeldte skader. Dette er sentrale indikatorer i HMS-arbeidet. Sykefraværet analyseres på konsern og enhetsnivå for å identifisere trender og områder som har behov for særskilt oppfølging. Alle skader og uønskede hendelser registreres fortløpende, og dataene brukes for å vurdere risikonivå, sikre korrekt rapportering og for å forstå hvilke deler av virksomheten som bør prioriteres i det forebyggende arbeidet. Indikatorer gjennomgås jevnlig av HR, ledere og AMU.

**Totalt sykefravær i Møller Mobility Group (legemeldt og egenmeldt)**

Forretningsenhet	2025	2024
Møller Bil Norge	5,9 %	6,1 %
Møller Bil Sverige	4,7 %	4,5 %
Harald A. Møller AS	5,5 %	8,1 %
Volkswagen Møller Bilfinans AS	7,4 %	5,9 %
Møller Digital AS	2,0 %	2,6 %
Møller Synergi AS	5,6 %	7,1 %
Møller Mobility Group [konsernstab] AS	3,3 %	4,3 %
Møller Auto Baltic / Møller Baltic Import	3,3 %	3,2 %
Møller Sportsbiler AS	3,2 %	4,2 %
Hyre	1,7 %	3,2 %
Wash Group Holding AS	2,8 %	0,9 %
<b>Totalt sykefravær for Møller Mobility Group</b>	<b>5,2 %</b>	<b>5,4 %</b>

**Antall innmeldte skader og hendelser**

	2025	2024
Totalt registrerte skader [TRI*]	84	127
Arbeidsrelatert fravær [LTI**]	21	19
Antall dødsulykker	0	0

\* TRI = Total recordable injuries, \*\*LTI = Lost-time injuries

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S1 Egne ansatte**

	Møller Bil Norge	Harald A. Møller	Møller Bil Sverige	Møller Auto Baltic / Møller Baltic Import	Øvrige forretningsenheter
Høy-risiko hendelser (HRI)	24	12	2	N/A	N/A

\* HRI = High-risk incidents.

Det ble registrert og innrapportert totalt 84 hendelser, skader og hendelser fra Møller Bil Norge, Møller Bil Sverige og Harald A. Møller i 2025. Det er en nedgang fra totalt 127 registreringer i 2024. Nedgangen i antall registrerte skader og hendelser antas skyldes mangel på et avvikssystem som vil lette arbeidet med å innrapportere dette. Totalt endte 21 av de registrerte skadene i fravær, utover selve skadedagen. Av disse, er totalt 8 yrkesskader meldt videre til vårt forsikrings-selskap.

De hyppigste årsakene til akutte skader, uavhengig av om skaden utløser en sykemelding, er øyeskader, hodeskader, fallskader, klem- og kuttskader og belastningsskader. Det er i rapporteringsåret ikke mulig å separere de registrerte hendelsene mellom heltidsansatte, deltidsansatte eller øvrige ansettelsesformer.

Høy-risiko hendelser (HRI) er alvorlige nesten-ulykker med potensial for alvorlig personskade og/eller alvorlige materielle skader. I rapporteringsåret har mottatt totalt 38 høy-risiko hendelser. HRI vil bli en viktig indikator i det videre HMS-arbeidet og kommende avvikssystem vil ha funksjonalitet for å fange opp høy-risiko hendelser.

**Kompetanse, opplæring og rekruttering**

**Dobbel vesentlighetsanalysen viser at tilgang på riktig kompetanse er avgjørende for MMGs videre utvikling. Særlig er turnover blant mekanikere og andre produktive roller er et kritisk område, da disse gruppene er sentrale for stabil drift i verkstedene. God lederkompetanse løftes også fram som vesentlig, ettersom lederne har stor påvirkning på trivsel, utvikling og evne til å tiltrekke og beholde våre talenter.**

**Vår tilnærming**

MMG arbeider strukturert med rekruttering, opplæring og kompetanseutvikling for å sikre tilgang på kritisk kompetanse og støtte medarbeidernes faglige utvikling. Arbeidet bygger på etablerte opplæringsløp, tydelige styrende dokumenter og et tett samarbeid mellom HR, ledere og fagmiljøer. Les mer om de relevante styrende dokumentene i [«ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG»](#).

Møller Bilskoln er konsernets viktigste kanal for å rekruttere nye mekanikere til Møller Bil. Lærlingene følges tett av dedikerte instruktører som samarbeider med lokale forhandlere om progresjon, arbeidsoppgaver og veiledning. Dette gir en helhetlig opplæring som samtidig utvikler kompetansen forhandlerne trenger i sin drift.

Kompetanseutvikling skjer i stor grad i det daglige arbeidet. Regelmessig dialog mellom leder og medarbeider er en sentral arena for å identifisere



sere opplæringsbehov, følge opp faglig utvikling og drøfte videre karrieremuligheter. Alle medarbeidere i MMG gjennomfører hel- og halvårslige utviklingssamtaler med leder for å tydeliggjøre rollekrav og arbeidsbelastning, definere medarbeiders styrker og kompetansebehov, og avklare hvordan leder skal støtte medarbeiderne i hverdagen og i egen utvikling.

Denne kombinasjonen av systematiske opplæringsløp, kontinuerlig oppfølging og støtte fra både leder og HR utgjør rammen for hvordan MMG rekrutterer og utvikler kompetanse på en langsiktig og bærekraftig måte.

**Mål**

MMG har som tydelig ambisjon å senke frivillig turnover blant mekanikere i Norge, selv om et konkret tallfestet mål ennå ikke er fastsatt. MMG vurderer behovet for et tydelig kvantitativt mål i løpet av 2026.

For å sikre langsiktig tilgang på kritisk fagkompetanse har vi som mål å tilby relevant kompetanseutvikling slik at mekanikere kan og ønsker å videreutvikle seg. Vi vurderer tiltak for å styrke rekrutteringen ytterligere gjennom å øke attraktiviteten til fagområdet. Vi jobber også for å beholde mekanikerne som allerede er hos oss, blant annet gjennom tydelige utviklingsløp og et styrket fagmiljø.

**Tiltak****TILTAK GJENNOMFØRT I 2025**

- **Rekruttering av lærlinger til mekanikeryrket:** Møller Bilskoln gjennomførte over 20 skolebesøk, tre roadshows og digitale kampanjer for å styrke tilgang på mekanikerkompetanse.
- **Lederutvikling:** Ny runde av lederutviklingsprogrammet «Dare to Develop» med 30 deltakere. Flere av enhetene og avdelingene i konsernet har i tillegg gjennomført løpende lederutviklingen, støttet av HR eller eksterne samarbeidspartnere.
- **Utviklingssamtaler:** Prosessen for årlige utviklings- og halvårssamtaler er videreutviklet, inkludert en egen tilpasset versjon for produktive miljøer. Vi har en høy gjennomføringsgrad på tvers i konsernet, en total gjennomføringsgrad på 82 prosent i helårssamtalen og 79 prosent i halvårssamtalen.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

Styring og kontroll  
 Aktsomhetsvurderinger  
 Strategi og forretningsmodell  
 Dobbel vesentlighet  
 Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

E1 Klima  
 E2 Forurensning  
 E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

S1 Egne ansatte  
 S2 Arbeidere i verdikjeden  
 S3 Berørte lokalsamfunn  
 S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

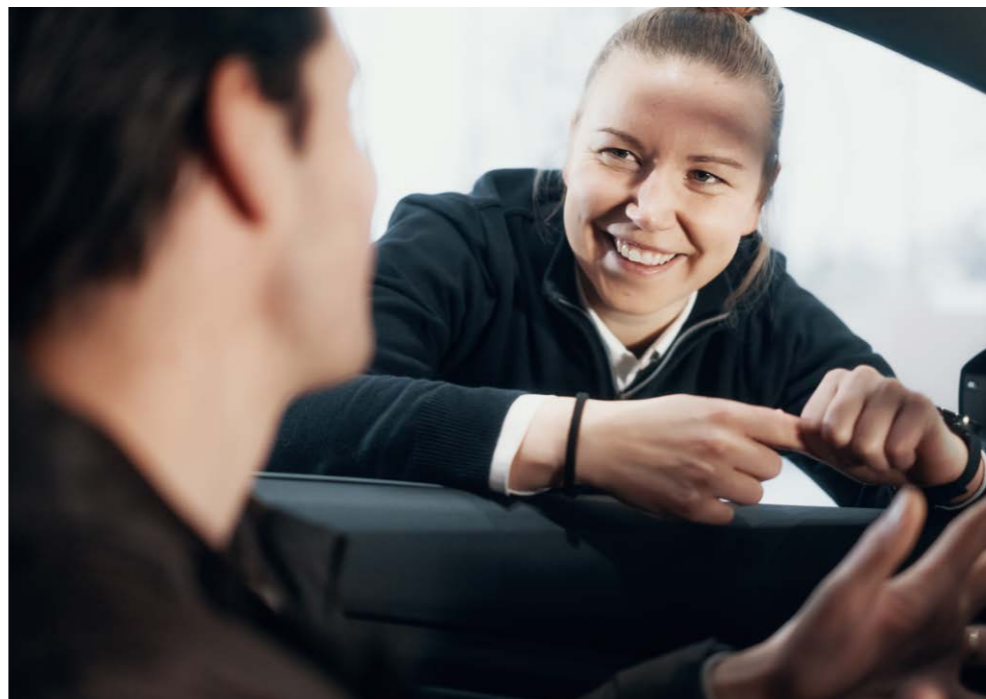
**S1 Egne ansatte**

- **Kundeorientering:** 524 medarbeidere gjennomført et opplæringsprogram knyttet til «Kunden først».
- **HMS-opplæring:** Eget opplæringsinitiativ for daglig ledere (beskrevet i HMS-kapittelet), samt at 325 medarbeidere og ledere i operative miljøer har gjennomført høyyolt-kurs.
- **Total opplæringsaktivitet:** Kompetansesenteret i Harald A. Møller gjennomførte 260 040 opplæringstimer for 3 940 ansatte (66 timer i snitt). I tillegg har alle ansatte tilgang til læringsplattformen Videocation, og det blir jevnlig sendt ut obligatoriske e-læringer innen IT-sikkerhet.

**TILTAK PLANLAGT FRAMOVER**

I 2026 styrker MMG arbeidet med utvikling av folk, kompetanse og organisasjon. «Develop our People», som er en av fem pilarer i konsernstrategien, har tre prioriterte satsingsområder:

- 1. Organisering og samhandling:** Videreutvikle smidig organisering med tydelig ansvar og mer effektive prosesser. Styrke tverrfaglig samarbeid og arbeidsformer som understøtter «Ett Møller».
- 2. Kompetanse og teknologi:** Utvikler fremtidens kapabiliteter gjennom rett kompetanse og teknologi. Videreutvikle rekrutteringsmetodikk, HMS-ledelse og tiltak som forbedrer medarbeiderreisen.
- 3. Ledelse og kultur:** Styrke lederpraksis gjennom utviklingssamtaler, etterfølgerplanlegging og målrettet lederutvikling. Mobilisere organisasjonen og skape en kultur med engasjement, prestasjon og kundeorientering.



Arbeidet gjennomføres i egne arbeidsgrupper, på tvers av fagområder og enheter, med ansvar for blant annet lederutvikling, rekruttering, arbeidsinkludering, HMS, og kultur.

Gjennom denne arbeidsmåten med å bygge både struktur og kultur skal MMG utvikle en mer enhetlig HR-praksis, styrke medarbeideropplevelsen og bidra til en organisasjon som raskt kan tilpasse seg endringer og støtte konsernets transformasjon. Dette er et viktig arbeid for å styrke vår evne til å møte fremtidens kompetansebehov, og sikre vår evne til å tiltrekke, utvikle og beholde våre talenter.

**Indikatorer**

MMG følger opp arbeidet med kompetanse, opplæring og rekruttering gjennom indikatorer som viser utviklingen i turnover, opplæringsaktivitet og deltakelse i lederutvikling.

Vi ser en økning i frivillig turnover i mekanikergruppen fra 2024 til 2025. MMG følger utviklingen nøye for å sikre tilgang til kritisk kompetanse og opprettholde stabile fagmiljøer. Dette er avgjørende for langsiktig kapasitet i våre produktive fagmiljøer.

MMG bruker også data til å følge utviklingen i turnoverintensjon og læringsopplevelse. I Great Place to Work-undersøkelsen fikk påstanden «Jeg ønsker å arbeide her i lang tid» en score på 76 prosent i 2025, som var en økning fra 75 prosent året før.

Påstanden «Jeg har mulighet til å utvikle min faglige kompetanse» fikk 76 prosent positiv score totalt, og har ligget stabilt siden året før. Disse resultatene brukes i dialog med ledere for å identifisere drivere bak motivasjon, opplevde karrieremuligheter og behov for videre tiltak.

**OPPFØLGING FRAMOVER**

MMG vil videreutvikle indikatorene i løpet av 2026 for å sikre at de gir bedre støtte til styringen av arbeidet med kompetanse, opplæring og rekruttering. Arbeidet omfatter vurdering av hvilke nøkkeltall som best beskriver effekten av tiltakene og hvordan indikatorer kan integreres i styringsdialogen mellom HR og ledere.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025****S1 Egne ansatte****Mangfold og inkludering**

**Mangfold og inkludering handler om å skape et arbeidsmiljø hvor ulikheter er en styrke, og hvor alle kan bidra, trives og utvikle seg. Et slikt arbeidsmiljø er en forutsetning for å tiltrekke, utvikle og beholde den kompetansen MMG trenger i årene framover. Dobbel vesentlighetsanalysen viser at lavt kjønns mangfold og risiko for trakassering og mobbing kan utgjøre utfordringer for bransjen, og konsernet vårt. Slike forhold påvirker både medarbeidernes trygghet og trivsel, og kan ha direkte konsekvenser for rekruttering, kultur, innovasjonsgrad og omdømme.**

**Vår tilnærming**

MMG har en policy for mangfold og likestilling som skal sikre like muligheter for alle ansatte. Nulltoleranse for mobbing og trakassering er forankret i konsernets policy for bærekraft og kommuniseres jevnlig for ledere. Ledere har ansvar for å sikre likebehandling i linjen, mens HR har ansvar for prosess, rådgivning og rapportering.

I tillegg stiller vi krav til våre samarbeidspartnere innenfor rekruttering om at deres metoder og praksis skal støtte opp under konsernets ambisjon om mangfold og inkludering. Les mer om de relevante styrende dokumentene i kapitlet [«ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG»](#).

**Mål**

Følgende mål på kjønns mangfold i konsernet er definert:

- **Kjønnsfordeling blant alle ansatte på konsern nivå.** Mål innen utgangen av 2027: 20 prosent kvinneandel
- **Kjønnsfordeling blant ledere på de tre øverste ledernivåene i konsernet.** Mål innen utgangen av 2027: 25 prosent kvinneandel

MMG vurderer behovet for ytterligere konkrete kvantitative mål for mangfold og inkludering i løpet av 2026. Per i dag følger konsernet utviklingen gjennom kvinneandel totalt og på ulike ledernivåer, samt resultater fra medarbeiderundersøkelsen. I rekrutteringsprosesser har vi som mål å alltid ha både kvinner og menn representert i en sluttprosess, så lenge kandidatene er kvalifiserte.

**Tiltak**

I 2025 arbeidet MMG med å styrke mangfold og inkludering gjennom flere målrettede tiltak:

- **Lederopplæring:** Lederutviklingsprogrammet «Dare to Develop» inkluderte en egen modul som omhandler mangfold og inkludering. 30 ledere deltok, der temaene omfattet bevissthet rundt egen rolle som leder, betydningen av et inkluderende arbeidsmiljø og hvordan ledere kan skape psykologisk trygghet, og forebygge uønskede hendelser som mobbing og trakassering.
- **Etablering av et mangfolds- og inkluderingsråd:** MMG har etablert et mangfold- og inkluderingsråd som fungerer som et rådgivende organ for konsernledelsen som skal bidra til å styrke arbeidet med mangfold, inkludering og likestilling. Mangfold- og inkluderingsrådet består av åtte deltakere representert av ulike deler av organisasjonen, og vil møtes tre gan-

ger årlig. Konsernsjef Petter Hellman har en sentral plass i dette rådet.

- **Styrking av rekrutteringsprosessene:** MMG har jobbet med å styrke prosesser for rekruttering og sikre kjønns mangfold gjennom å både videreutvikle egen rekrutteringsprosess, og tydeliggjøre krav og forventninger i samarbeidet med eksterne partnere/leverandører.
- **Nytt hovedkontor:** I arbeidet med planlegging av nytt hovedkontor har vi vurdert hvordan arbeidsplassene kan utformes slik at den støtter mer inkluderende arbeidsformer og tiltrekker et bredere mangfold av medarbeidere.

**TILTAK PLANLAGT FRAMOVER**

I 2026 skal MMG videreutvikle lederopplæringen med et tydeligere fokus på mangfold og inkludering. Arbeidet skal forankres tydeligere i linjen, samt som en del av lederoppfølgingen i utviklingssamtaler. Konsernet skal styrke oppfølgingen av arbeidet gjennom mangfolds- og inkluderingsrådet, og det er planlagt egne samlinger for å etablere felles forståelse og prioriteringer innenfor arbeidet. I kapittel [«S3: Berørte lokalsamfunn»](#) står det en ytterligere beskrivelse av hvordan MMG skal jobbe med konkrete tiltak knyttet til arbeidsinkludering i 2026 og fremover.

**Indikatorer**

MMG følger utviklingen i kjønnsbalansen gjennom etablerte indikatorer som som presentert i forgående kapittel om mål. Indikatorene rapporteres årlig og brukes i den løpende oppfølgingen i HR. Formålet er å vurdere om tiltakene som gjennomføres gir ønsket utvikling i kvinneandelen og sørge for at arbeidet justeres ved behov. Oppfølgingen skjer som del av HRs faste styringsinformasjon, der utviklingen i kjønnsbalanse vur-

deres på tvers av enheter og funksjoner. MMG vil i løpet av 2026 vurdere behovet for ytterligere indikatorer for å styrke oppfølgingen av arbeidet med inkludering og kultur.

Fra 2024 til 2025 ser vi at utviklingen i kvinneandel går i riktig retning. I 2024 rapporterte vi 16,5 prosent kvinneandel på konsern nivå, og i 2025 har vi oppnådd en økning opp til 16,8 prosent. Kvinneandelen på de tre øverste ledernivåene er 24,8 prosent i 2025, som innebærer en økning opp fra 22,6 prosent fra 2024.

Som en indikator vil vi spesifikt følge utviklingen av påstanden «På min arbeidsplass har vi nulltoleranse på mobbing, trakassering» i medarbeiderundersøkelsen. I 2024 var det 90 prosent, og i 2025 var det 89 prosent, av alle respondenter som aktivt bekreftet denne påstanden. Arbeidet med å forebygge mobbing og trakassering gjelder for hele MMG og følges opp av HR i samarbeid med ledere i forretningsområdene, i tillegg til at det følges opp i relevante forum som arbeidsmiljøutvalgene.

MMG følger også påstander om mangfold i vår medarbeiderundersøkelse. Påstanden «I vårt selskap ser vi på mangfold blant ansatte som en ressurs» gikk fra en overordnet score på 79 prosent i 2024 til 84 prosent i 2025. Dette viser en positiv utvikling og indikerer at medarbeidere opplever at konsernet verdsetter mangfold blant medarbeidere.

## S1 Egne ansatte

## Måleindikatorer for godtgjøring 2025 (lønnforskjell og samlet godtgjøring)

## LØNNKARTLEGGING\*

## Kvinnens andel av menns lønn for ulike stillingskategorier

	Antall	Andel kvinner %	Kvinnens andel av menns lønn for ulike stillingskategorier				Totalt %
			Lønn %	Bonus %	Øvrige ytelser %		
Konsernledelse	6	50,0	80,5	73,4	100,2	<b>78,0</b>	
Ledergrupper forretnings- og funksjonsområder (rapporterer til KL)	37	29,7	87,6	56,2	73,9	<b>75,7</b>	
Daglig leder	59	18,6	89,6	49,9	95,1	<b>78,8</b>	
Mellomleder	255	22,0	99,7	76,8	90,7	<b>95,8</b>	
Leder	274	19,7	104,8	87,9	127,2	<b>104,2</b>	
Medarbeider spesialist	593	19,4	113,5	43,7	59,3	<b>88,5</b>	
Medarbeider administrasjon	643	26,4	96,7	65,1	92,6	<b>94,2</b>	
Medarbeider produksjon	1.097	7,3	97,9	61,5	109,8	<b>93,5</b>	
Læringer	178	13,5	101,9	135,6	97,8	<b>102,3</b>	
<b>Totalt</b>	<b>3.142</b>	<b>16,7</b>	<b>110,8</b>	<b>74,5</b>	<b>109,9</b>	<b>104,8</b>	

\* Hyre, Iseveien, Wash Group Holding og Møller Sportsbiler er ikke inkludert i beregningene

## Lønnskartlegging alle selskaper over 50 ansatte

	Antall ansatte	Andel kvinner	Kvinnens andel av menns lønn for ulike stillingskategorier			
			Lønn %	Bonus %	Øvrige ytelser %	Totalt %
<b>Harald A. Møller AS</b>	<b>365</b>	<b>21,1</b>	<b>106,5</b>	<b>64,7</b>	<b>127,0</b>	<b>102,0</b>
Konsernledelse	1	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Ledergrupper forretnings- og funksjonsområder (rapporterer til KL)	8	25,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Daglig Leder	5	40,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	44	29,6	92,0	64,6	91,4	89,0
Leder	28	25,0	105,5	91,4	169,8	108,6
Medarbeider spesialist	48	22,9	99,8	89,9	106,0	99,9
Medarbeider administrasjon	82	19,5	95,3	92,4	98,8	95,2
Medarbeider produksjon	144	17,4	103,8	68,7	103,0	99,4
Læringer	5	20,0	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Møller Bil AS</b>	<b>56</b>	<b>26,8</b>	<b>72,0</b>	<b>44,9</b>	<b>79,6</b>	<b>65,5</b>
Konsernledelse	1	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Ledergrupper forretnings- og funksjonsområder (rapporterer til KL)	8	12,5	N/A	N/A	N/A	N/A
Daglig Leder	13	15,4	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	15	46,7	92,1	93,6	105,2	93,9
Leder	2	50,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Medarbeider spesialist	8	12,5	N/A	N/A	N/A	N/A
Medarbeider administrasjon	9	33,3	79,8	52,1	6,5	76,1

## Lønnskartlegging alle selskaper over 50 ansatte

	Antall ansatte	Andel kvinner	Kvinnens andel av menns lønn for ulike stillingskategorier			
			Lønn %	Bonus %	Øvrige ytelser %	Totalt %
<b>Møller Bil Bergen AS</b>	<b>272</b>	<b>14,0</b>	<b>98,6</b>	<b>28,4</b>	<b>46,3</b>	<b>83,9</b>
Daglig Leder	3	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	18	16,7	106,9	50,9	72,7	96,4
Leder	37	18,9	99,0	40,8	74,6	96,9
Medarbeider spesialist	43	9,3	110,1	36,3	26,8	69,1
Medarbeider administrasjon	43	20,9	93,4	44,2	113,3	91,9
Medarbeider produksjon	96	8,3	96,2	66,1	99,1	93,0
Læringer	32	21,9	91,0	8928,6	121,5	91,5
<b>Møller Bil Bruktbil AS</b>	<b>62</b>	<b>14,5</b>	<b>72,9</b>	<b>45,3</b>	<b>5,7</b>	<b>62,1</b>
Daglig Leder	2	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	6	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	1	100,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Medarbeider spesialist	36	11,1	66,4	78,0	8,1	66,5
Medarbeider administrasjon	10	30,0	84,3	0,0	8,8	79,6
Medarbeider produksjon	7	14,3	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Møller Bil Haugesund AS</b>	<b>83</b>	<b>18,1</b>	<b>88,4</b>	<b>53,9</b>	<b>7,4</b>	<b>81,6</b>
Daglig Leder	1	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	6	16,7	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	10	30,0	95,7	88,3	5,5	89,3
Medarbeider spesialist	15	20,0	93,4	75,1	59,4	87,4
Medarbeider administrasjon	21	38,1	92,8	53,1	62,0	90,5
Medarbeider produksjon	33	12,1	74,3	67,7	208,9	74,0
Læringer	5	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Møller Bil Innlandet AS</b>	<b>264</b>	<b>8,3</b>	<b>96,6</b>	<b>58,4</b>	<b>34,1</b>	<b>87,3</b>
Daglig Leder	7	14,3	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	25	8,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	17	5,9	N/A	N/A	N/A	N/A
Medarbeider spesialist	54	9,3	109,5	32,2	5,0	79,0
Medarbeider administrasjon	38	13,2	99,2	110,1	104,3	100,0
Medarbeider produksjon	103	4,9	94,3	30,8	109,3	87,8
Læringer	20	15,0	116,4	0,0	89,8	115,1
<b>Møller Bil Romerike AS</b>	<b>258</b>	<b>11,2</b>	<b>90,0</b>	<b>141,8</b>	<b>128,5</b>	<b>100,4</b>
Daglig Leder	2	50,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	16	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	33	15,2	91,9	108,2	14,3	90,5
Medarbeider spesialist	33	27,3	103,7	97,4	78,3	97,7
Medarbeider administrasjon	56	12,5	86,0	42,4	103,4	81,3
Medarbeider produksjon	104	3,9	92,9	92,7	112,2	92,9
Læringer	14	21,4	104,7	366,7	100,4	105,9



MØLLER MOBILITY GROUP 2025

ØKONOMI 2025

## BÆREKRAFT 2025

## Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

## Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

## Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

## Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

## Metodeskriv klimaregnskap 2025

Selskap i Møller Mobility Group

## S1 Egne ansatte

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

ØKONOMI 2025

## BÆREKRAFT 2025

## Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

## Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

## Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

## Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

## Metodeskriv klimaregnskap 2025

Selskap i Møller Mobility Group

## Lønnskartlegging alle selskaper over 50 ansatte

	Antall ansatte	Andel kvinner	Kvinnens andels av menns lønn for ulike stillingskategorier			
			Lønn %	Bonus %	Øvrige ytelser %	Totalt %
<b>Møller Bil Sør-Rogaland AS</b>	<b>248</b>	<b>17,7</b>	<b>97,6</b>	<b>85,1</b>	<b>118,8</b>	<b>96,6</b>
Daglig Leder	3	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	10	30,0	96,2	101,3	78,0	94,4
Leder	31	16,1	96,0	88,7	28,4	94,5
Medarbeider spesialist	52	30,8	100,2	57,0	71,1	85,0
Medarbeider administrasjon	32	34,4	92,8	69,5	38,7	90,6
Medarbeider produksjon	104	6,7	92,2	34,2	84,9	88,4
Læringer	16	12,5	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Møller Bil Trøndelag AS</b>	<b>269</b>	<b>13,0</b>	<b>94,9</b>	<b>44,0</b>	<b>10,2</b>	<b>84,1</b>
Daglig Leder	1	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	17	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	21	9,5	N/A	N/A	N/A	N/A
Medarbeider spesialist	51	21,6	115,4	21,6	4,8	76,7
Medarbeider administrasjon	54	16,7	93,0	57,3	37,9	89,5
Medarbeider produksjon	103	8,7	94,5	78,9	89,2	92,7
Læringer	22	18,2	113,0	54,7	106,7	112,0
<b>Møller Bil Vest AS</b>	<b>330</b>	<b>11,8</b>	<b>103,0</b>	<b>20,0</b>	<b>51,3</b>	<b>86,3</b>
Daglig Leder	2	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	16	12,5	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	35	22,9	94,4	64,7	117,4	93,1
Medarbeider spesialist	70	14,3	124,3	5,9	10,7	64,7
Medarbeider administrasjon	62	17,7	92,0	22,3	628,0	89,6
Medarbeider produksjon	124	4,8	101,0	34,8	70,6	93,6
Læringer	21	9,5	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Møller Bil Vestfold</b>	<b>172</b>	<b>12,8</b>	<b>112,6</b>	<b>64,3</b>	<b>233,2</b>	<b>108,9</b>
Daglig Leder	4	50,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	15	13,3	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	3	33,3	N/A	N/A	N/A	N/A
Medarbeider spesialist	42	14,3	97,8	33,8	89,8	85,7
Medarbeider administrasjon	29	17,2	87,2	17,5	47,4	79,2
Medarbeider produksjon	68	8,8	98,6	73,3	94,7	95,3
Læringer	11	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
<b>Møller Bil Øst AS</b>	<b>455</b>	<b>8,1</b>	<b>95,2</b>	<b>56,5</b>	<b>69,7</b>	<b>86,7</b>
Daglig Leder	5	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	25	4,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	42	11,9	102,7	79,7	155,1	101,6
Medarbeider spesialist	74	10,8	99,2	50,9	50,6	75,9
Medarbeider administrasjon	89	20,2	92,7	50,3	53,9	87,5
Medarbeider produksjon	189	1,6	99,3	85,9	118,7	97,3
Læringer	31	6,5	N/A	N/A	N/A	N/A

## Lønnskartlegging alle selskaper over 50 ansatte

	Antall ansatte	Andel kvinner	Kvinnens andels av menns lønn for ulike stillingskategorier			
			Lønn %	Bonus %	Øvrige ytelser %	Totalt %
<b>Møller Digital AS</b>	<b>82</b>	<b>29,3</b>	<b>107,7</b>	<b>182,2</b>	<b>77,2</b>	<b>112,8</b>
Konsernledelse	1	100,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Ledergrupper forretnings- og funksjonsområder (rapporterer til KL)	7	14,3	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	12	33,3	85,8	83,5	61,9	83,3
Medarbeider spesialist	27	29,6	103,8	110,6	119,9	105,3
Medarbeider administrasjon	35	28,6	102,8	104,2	42,6	97,4
<b>Møller Synergi AS</b>	<b>53</b>	<b>81,1</b>	<b>115,0</b>	<b>301,9</b>	<b>145,0</b>	<b>123,2</b>
Daglig Leder	1	100,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Mellomleder	10	80,0	100,4	145,5	81,1	101,3
Medarbeider spesialist	10	90,0	114,2	N/A	263,8	124,8
Medarbeider administrasjon	32	78,1	117,6	586,0	664,6	131,0
<b>Volkswagen Møller Bilfinans AS</b>	<b>84</b>	<b>50,0</b>	<b>95,4</b>	<b>146,6</b>	<b>69,0</b>	<b>97,3</b>
Konsernledelse	1	100,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Forretningsområdeleder	6	20,0	N/A	N/A	N/A	N/A
Leder	10	70,0	92,0	237,7	386,4	97,5
Medarbeider spesialist	28	32,1	107,9	86,2	114,1	107,0
Medarbeider administrasjon	39	61,5	102,1	94,7	60,9	100,9

I oversikten er kun fast ansatte og læringer inkludert.

\* Der det er færre enn 3 kvinner vises ikke tall.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

## S2 Arbeidere i verdikjeden

Møller Mobility Group (MMG) arbeider for å sikre ansvarlighet i hele vår virksomhet og verdikjede. Bærekraftig forretningspraksis er et grunnleggende premiss for vår drift. Vi forplikter oss til å gjennomføre aktsomhetsvurderinger i tråd med FNs veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter og OECDs modell for aktsomhetsvurderinger for ansvarlig næringsliv. I arbeidet med åpenhetsloven gjennomfører vi aktsomhetsvurderinger som omfatter risiko knyttet til grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold for arbeidere i verdikjeden.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Arbeidsforhold og menneskerettigheter	Risiko for dårlige arbeidsforhold og barne- og tvangsarbeid i råvareutvinning, i leverandørkjeden knyttet til produksjon og hos risikoleverandører til MMG	Negativ påvirkning	Oppstrøms verdikjede
Arbeidsforhold og menneskerettigheter	Omdømmetap og økonomiske konsekvenser ved brudd knyttet til arbeidsforhold og barne- og tvangsarbeid i oppstrøms verdikjede	Risiko	Oppstrøms verdikjede

MMG har virksomhet i Norge, Sverige, Danmark (gjennom Hyre), Estland, Latvia og Litauen. Volkswagen-gruppen er vår hovedleverandør, og i 2025 kom 82 prosent av alt innkjøp fra bilfabrikene tilknyttet gruppen.

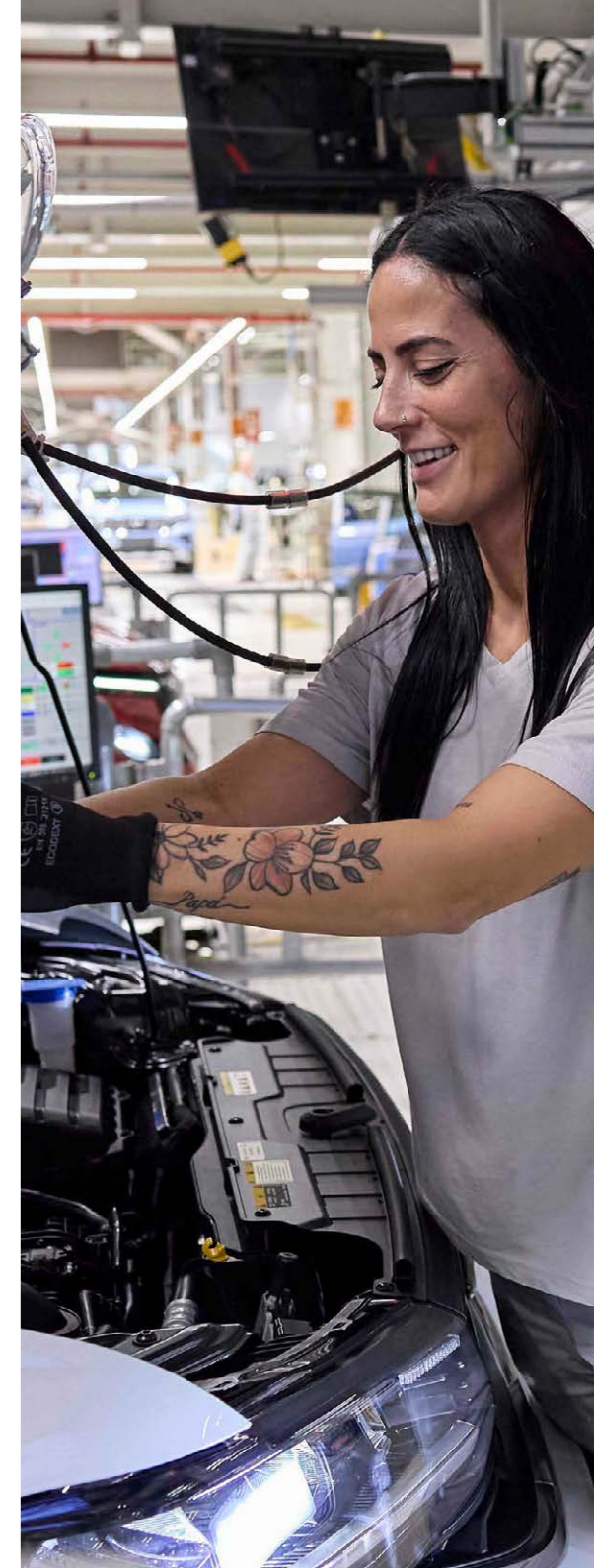
Les mer om våre aktsomhetsvurderinger i ESRS2 og i vår rapport til Etisk Handel Norge, «Redegjørelse for aktsomhetsvurderinger for bærekraftig forretningspraksis», som er tilgjengelig på konsernets nettsider: [www.moller.no](http://www.moller.no).

Deleide selskaper i forretningsområdene for mobilitetstjenester (deriblant Hyre AS) og finansielle tjenester følger opp sine egne verdikjeder og rapporterer selv i tråd med åpenhetsloven. Deres leverandørforhold, nøkkeltall og tiltak er derfor ikke inkludert i dette kapitlet.

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

Arbeidere i verdikjeden er **dobbelt vesentlig** for MMG. Det er avdekket potensiell og faktisk negativ påvirkning på dårlige arbeidsforhold og barne- og tvangsarbeid både i råvareutvinning og i leverandørkjeden knyttet til produksjon. Utvinning av kritiske batterimetaller som kobolt, mangan og litium skjer ofte i områder med høy risiko for dårlige arbeidsforhold og menneskerettighetsbrudd, inkludert barnearbeid.

Det er også avdekket potensiell negativ påvirkning knyttet til dårlige arbeidsforhold hos risikoleverandører til MMG innen transport og bilpleie. Det er risiko for omdømmetap og økonomiske konsekvenser ved brudd knyttet til dårlige arbeidsforhold og menneskerettigheter i oppstrøms verdikjede.



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025****S2 Arbeidere i verdikjeden****Vår tilnærming og policy**

MMGs arbeid knyttet til arbeidere i verdikjeden er forankret i konsernets bærekraftspolicy, Code of Conduct og i «Ethiske retningslinjer for leverandører». Disse policyene er tilgjengelige på konsernets nettside.

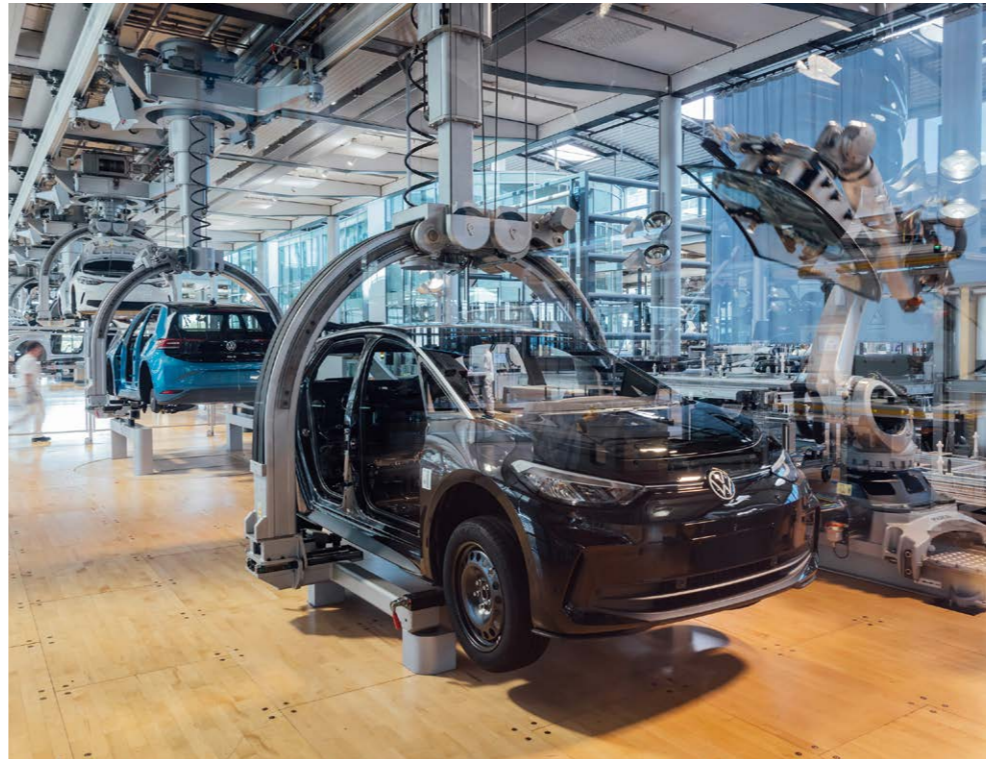
MMG har også en innkjøpspolicy som skal sikre at innkjøp blir gjennomført på en bærekraftig, profesjonell, effektiv, enhetlig og systematisk måte. MMG fokuserer på bærekraftige produkt- og tjenestevalg, spesielt i de kategoriene der potensialet for bærekraftsforbedringer er størst. Dette inkluderer aspekter knyttet til sosiale forhold, miljøpåvirkning og sirkularitet. MMG stiller krav til at produkter og tjenester vi kjøper har lavest mulig miljømessig påvirkning og at leverandører har relevante sertifiseringer. Vi forholder oss til anerkjente tredjepartssertifiseringer- og vurderinger.

Les mer om våre styrende dokumenter i kapittel [«ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG»](#).

**Volkswagen-gruppens arbeid knyttet til arbeidere i verdikjeden**

Volkswagen-gruppen har etablert policyer, mål og tiltak for å ivareta menneskerettigheter og sikre anstendige arbeidsforhold i globale ver-

Volkswagen Group har publisert fullintegrert CSRD rapport for 2025, her finnes utfyllende informasjon om forhold knyttet til arbeidere i verdikjeden: [Workers in the value chain – Volkswagen Group Annual Report 2025](#).



dikjeder. Arbeidet er forankret i FN's veiledende prinsipper for næringsliv og menneskerettigheter, OECDs retningslinjer og ILOs kjernekonvensjoner. Innsikt i forholdene for arbeidere i verdikjeden innhentes gjennom risikobaserte aktsomhetsvurderinger, tydelige leverandørkrav, revisjoner og tilgjengelige klage- og varslingsmekanismer for arbeidere og andre interessenter. Dette omfatter både råvare- og produksjonsledd og støttes av dedikerte systemer for ansvarlig leverandørstyring og menneskerettigheter.

Volkswagen-gruppen rapporterer offentlig og aggregert om vesentlige menneskerettighets-

risikoer og identifiserte avvik, inkludert forhold knyttet til arbeidsvilkår, helse og sikkerhet, organisasjonsfrihet samt risiko for tvangs- og barnearbeid. Gruppen iverksetter korrigerende tiltak og eskalering der dette vurderes som nødvendig.

MMG har tett dialog med Volkswagen-gruppen om identifiserte risikoer og påvirkninger knyttet til arbeidere i verdikjeden. Vi benytter flere kommunikasjonskanaler og dialogmøter som gir mulighet til å etterspørre informasjon, stille spørsmål og følge opp hvordan Volkswagen-gruppen håndterer risikoer og iverksetter tiltak gjennom sitt globale nettverk i verdikjeden.

**Vårt eget arbeid knyttet til arbeidere i verdikjeden****Interaksjon og dialog med arbeidere i verdikjeden**

I arbeidet med analyse av dobbelt vesentlighet har MMG gjennomført en oppdatert og grundig interessentdialog. Interne og eksterne interessenter har bidratt med innspill og synspunkter på relevante risikoområder og muligheter. Prosessen har gitt retning for MMGs strategiske prioriteringer. For utfyllende informasjon, se [side 63](#) i denne rapporten. MMG deltar også aktivt i bransjeorganisasjoner og faglige nettverk, som fungerer som viktige arenaer for å diskutere generell risiko og påvirkning i verdikjeden.

MMGs sentrale innkjøpsavdeling og øvrige innkjøpsansvarlige følger jevnlig opp våre leverandører gjennom strukturerte dialoger og avtaleoppfølging. Det er viktig for begge parter med god dialog og oppfølging knyttet til samarbeidet. Behovet for direkte kontakt med arbeidere hos leverandørene vurderes risikobasert og tilpasses den konkrete situasjonen.

Den sentrale innkjøpsavdelingen har utarbeidet en egen rutine for oppfølging og godkjenning av risikoleverandører. Avdelingen initierer også leverandørrevisjoner og involverer da ledelsen og relevante arbeidere hos leverandør. Dette gir innsikt i faktiske arbeidsforhold og danner grunnlag for vurdering av eventuelle tiltak.

**Kanaler for å uttrykke bekymring/klage og klagemekanismer:**

Henvendelser knyttet til åpenhetsloven håndteres av kommunikasjonsdirektør hos MMG og en dedikert ressurs hos MMGs kundesenter. En sentral kjernegruppe kan bistå i vurderinger. Det

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S2 Arbeidere i verdikjeden**

er opprettet en egen e-postadresse for henvendelser: [aapenhetsloven@moller.no](mailto:aapenhetsloven@moller.no)

- **Interne bekymringer og klager** kan varsles til nærmeste overordnede, HR, andre i ledelsen, tillitsvalgte eller Arbeidsmiljøutvalget. Ansatte kan også varsle via MMGs varslingskanal for arbeidstakere. Varslingsrutinene er beskrevet i Code of Conduct og er tilgjengelig via konsernets nettsider. Se også omtale i G1 i denne rapporten.
- **Eksterne henvendelser**, både spørsmål, bekymringer og klager, håndteres via MMGs kundesenter eller rettes direkte til selskapenes kommunikasjonsavdelinger, via mailadressen [aapenhetsloven@moller.no](mailto:aapenhetsloven@moller.no). Informasjon og link ligger tilgjengelig på konsernets hjemmeside [www.moller.no](http://www.moller.no). Eksterne kan også sende direkte henvendelse til vår eksterne samarbeidspartner for varsling, Deloitte.
- **Henvisning til ekstern klageordning** kan benyttes der det er behov, særlig i situasjoner med uenighet om hvorvidt MMG har forårsaket eller bidratt til skade, eller der det er uenighet om type og omfang av gjenoppretting som skal gis.
- **Oppfølging av klager:** MMG skal undersøke om de som har sendt en henvendelse eller klage er fornøyd med prosessen som er iverksatt og resultatet av prosessen.

**Rutine for gjenoppretting av skade:**

MMG har følgende rutine for gjenoppretting ved negative påvirkninger:

- **Forholdsmessig gjenoppretting av situasjonen:** MMG skal forsøke å gjenopprette situasjonen den berørte personen eller personene ville vært i uten skaden (hvis mulig), og tilrettelegge for gjenoppretting som står i forhold til skadens art og omfang.
- **Etterlevelse av lov og internasjonale standarder:** MMG skal overholde lover og søke etter internasjonale retningslinjer for gjenoppretting der det er tilgjengelig. Der slike lover eller retningslinjer ikke er tilgjengelige, skal MMG vurdere om gjenopprettingen som er gjort i lignende tilfeller kan brukes.

- **Valg av gjenopprettingstiltak:** Hvilken type gjenoppretting eller kombinasjon av gjenopprettingstiltak som passer, vil avhenge av type skade og skadens omfang. Det kan være beklagelser, erstatning eller oppreisning, økonomisk eller ikke-økonomisk kompensasjon, sanksjoner eller iverksette tiltak for å hindre fremtidig skade.
- **Medvirkning:** Der det gjelder påvirkning på menneskerettighetene, skal berørte rettighetshavere og deres representanter konsulteres og involveres for å avgjøre hvordan det eventuelle menneskerettighetsbruddet skal rettes opp.

**Mål**

MMGs overordnede ambisjon er å sikre gode arbeidsforhold i våre verdikjeder. Basert på kartlagte risikoer er bilpleie og transport prioritert og identifisert som særlig utsatte områder, og disse følges systematisk opp i alle våre markeder.

I tillegg er det en prioritert oppgave å opprettholde tett dialog med Volkswagen-gruppen for å sikre god innsikt i risikoområder knyttet til råvareledd og produksjon av nye kjøretøy og deler. Se også omtale knyttet til aktsomhetsvurderinger i kapitlet «[ESRS2: Introduksjon til bærekraft i MMG](#)».

I tråd med kartlagte og prioriterte risikoområder, samt erfaringer fra 2025, har MMG satt opp følgende mål for videre arbeid i 2026:

- Etablere oppdatert oversikt over alle leverandører i definerte risikokategorier, både knyttet til arbeidsforhold og andre risikofaktorer. Implementere nytt oppsett i leverandørsystemet Ignite, inkludert funksjonalitet for klassifisering, godkjenning, oppfølging og dokumentasjon.
- Sikre høy andel godkjente risikoleverandører: Sikre at minimum 90 prosent av totalt kjøp innenfor definerte risikokategorier gjøres fra godkjente risikoleverandører i tråd med åpenhetsloven. Aktivt jobbe for å redusere antall risikoleverandører.
- Løpende overvåking, vurdering og aktiv godkjenning av nye risikoleverandører gjennom året.
- Økt samarbeid med MMG Baltic Operations om bærekraftig innkjøp, inkludert compliance-krav til leverandører.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S2 Arbeidere i verdikjeden**

- Fortsatt sikre tett dialog og regelmessig informasjonsutveksling med Volkswagen-gruppen om deres innsats knyttet til risiko i produksjons- og råvareledd.

Både mål og tiltak er innarbeidet i en årlig handlingsplan for aktsomhetsvurderinger.

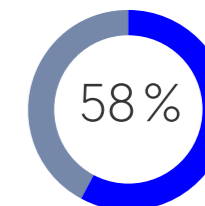
**Tiltak****VIKTIGE TILTAK SOM VI GJENNOMFØRTE I 2025**

- **Videreutvikling av Ignite:** Vi videreutviklet vårt IT-system for leverandøroppfølging, Ignite. Arbeidet omfattet kvalitetssikring av data i leverandørbasen, samling og prioritering av krav og kriterier til leverandører, samt utvikling av en helhetlig risikooversikt. Ignite gir nå bedre oversikt over risikoleverandører, som blir klassifisert i leverandørsystemet og knyttet mot risikokategorier.
- **Løpende overvåkning og godkjenning av risikoleverandører:** Sentral innkjøpsavdeling gjennomførte kontinuerlig overvåking, vurdering og aktiv godkjenning av risikoleverandører gjennom året, med særlig fokus på leverandører med innkjøp over 500.000 kroner. Økt innkjøp fra godkjente risikoleverandører vil redusere risiko. Rutinen vi har etablert for kontroll av risikoleverandører har ført til at vi handler med færre leverandører.
- **Oppfølging innen bilpleie, skade og lakk:** Spesielt innen bilpleie, skade og lakk jobbet vi aktivt med ansvarlige i de ulike forretningsområdene i Norge for å verifisere fremtidige behov og ønskede leverandører. For flere underkategorier valgte vi å samle kjøpene på noen større leverandører og/eller flytte tjenestene «in-house».

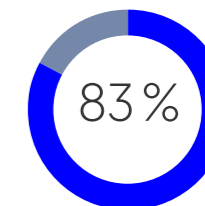
- **Kartlegging av deling av leverandørinformasjon:** MMG utforsket muligheter for deling av leverandørinformasjon og gjennomførte dialog med bransjeaktører om mulige løsninger.
- **Prosjekt for deletransport i Baltikum:** I Baltikum gjennomførte vi et omfattende prosjekt for deletransport; prosjektet bidrar til både gode arbeidsforhold og mindre miljøbelastende transportløsninger.
- **Eksterne revisjoner innen bilpleie:** MMG gjennomførte to eksterne revisjoner av bilpleieleverandører i Norge. Da avdekket vi avvik mot «Etske retningslinjer for leverandører». Avvikene ble fulgt opp, alle avvikene er nå lukket og MMG samarbeidet med leverandøren om gjenoppretting. Vi erfarte at revisjoner med aktiv oppfølging fra vår side gir økt fokus fra ledelsen hos leverandørene og tettere oppfølging av tiltak lokalt i etterkant, noe som igjen reduserer risiko for brudd.
- **Styrket informasjonsflyt fra Volkswagen-gruppen:** MMG innførte tiltak som bidrar til mer informasjon om kunnskapen Volkswagen-gruppen selv har om risiko knyttet til produksjons- og råvareledd, og videre hvordan gruppen selv jobber for å redusere/eliminere risiko i egen virksomhet. MMG får nå jevnlig tilsendt oppdatert informasjon om relevante bærekraftsområder fra fabrikkene. Vi har deltatt på Volkswagen-gruppens bærekraftskonferanse «GoTO Zero» og vi er også invitert med i konsernets samarbeidsgrupper/ekspertutvalg om elektrifisering.

**VIKTIGE TILTAK VI PLANLEGGER I 2026**

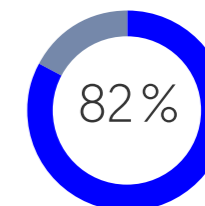
- **Videreutvikle Ignite:** Bygge ut og teste mer funksjonalitet i Ignite for å få ytterligere oversikt og kontroll over definerte risikoleverandører.
- **Oppfølging av ikke-godkjente risikoleverandører:** Arbeide systematisk med listen over risikoleverandører som ikke er godkjent. Prioritere strategisk viktige leverandører og de med høyest innkjøp. Følge beskrevet rutine for å sjekke og vurdere risikoleverandører.
- **Vurdering av nye leverandører:** Sørge for at nye leverandører vurderes, klassifiseres og dokumenteres i tråd med konsernets krav.
- **Kartlegge behovet for revisjoner:** Identifisere revisjonsbehov basert på risikovurdering, tidligere funn og historikk.
- **Styrke avtalelojalitet:** Sikre økt avtalelojalitet til allerede godkjente risikoleverandører for å sikre etterlevelse.
- **Løpende overvåkning:** Benytte dashboard og informasjon i Ignite til kontinuerlig overvåkning. Vi forventer at intern oppfølging mot måleparametere og KPI-er vil bidra til forbedringer og redusert risiko.
- **Etablere samarbeidsform med Baltic Operations:** Avklare roller, ansvar og prioriteringer for å sikre felles retning i arbeidet med bærekraftige innkjøp på tvers av våre markeder.
- **Fortsatt pleie tett dialog med Volkswagen-gruppen:** Følge opp at MMG mottar relevant informasjon om risiko i produksjons- og råvareledd og ivaretar kontakten med viktige stakeholders.

**Indikatorer****Andel godkjente risikoleverandører:**

2023



2024



2025

Nøkkeltallet viser prosentandel aktivt godkjente risikoleverandører i kategoriene verksted, bilpleie og transport.

Vi har gjennom vårt arbeid funnet flere risikoleverandører, antall risiko-leverandører har økt i 2025 og derfor er prosentandelen godkjente risikoleverandører ganske lik som for 2024.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

## S3 Berørte lokalsamfunn

Berørte lokalsamfunn handler for Møller Mobility Group (MMG) om hvordan vi påvirker samfunnet rundt oss på områder som går utover egen drift, egne ansatte, leverandører og kunder. Vår virksomhet er tett knyttet til menneskers mulighet til å bevege seg og delta i samfunnet. Visjonen «we provide freedom to move» danner et naturlig utgangspunkt for hvordan vi forstår vår samfunnsrolle.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Ny mobilitet	Bilbruk kan påvirke bymiljøet og samfunnets arealbruk negativt	Negativ påvirkning	Nedstrøms
Ny mobilitet	Muligheter for vekst innen bildeling som resultat av regulering og markedsetterspørsel	Mulighet	Nedstrøms og egen drift
Ny mobilitet	Muligheter innen automatisering og selvkjøring	Mulighet	Nedstrøms og egen drift
Arbeidsinkludering	Arbeidsinkludering gjennom inkluderende rekruttering og opplæring og samarbeid med Nav og andre aktører	Potensiell positiv påvirkning	Nedstrøms og egen drift
Arbeidsinkludering	Inkludering kan gi rekrutterings-, omdømme- og kompetansegevinst	Mulighet	Egen drift

For oss dreier dette seg både om hvordan vi kan bidra til bærekraftige mobilitetsløsninger og hvordan vi gjennom arbeid og opplæring kan gi flere muligheter til å komme inn i arbeidslivet. Som en betydelig arbeidsgiver med mange fagområder og stort kompetansebehov har MMG stort rom for påvirkning på arbeidsinkludering, og i økende grad også gjennom målrettet og inkluderende rekruttering.

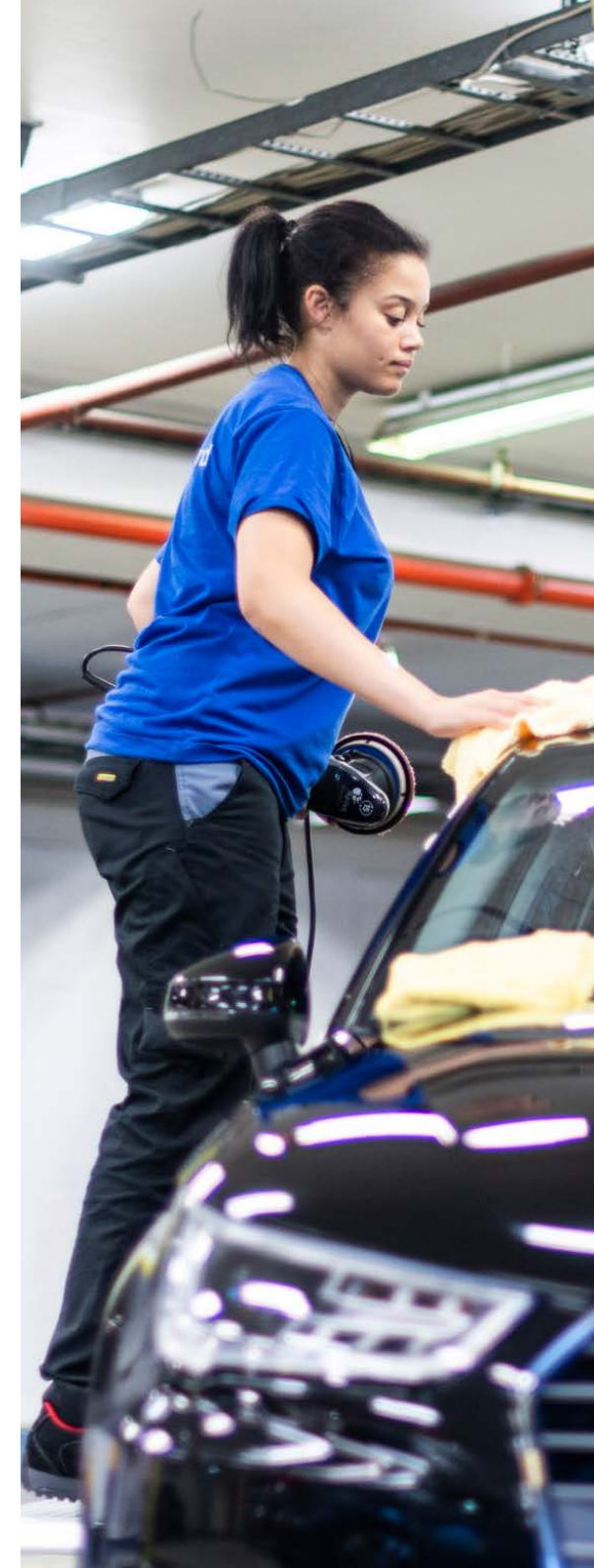
**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

Vesentlighetsanalysen identifiserte to selskaps-spesifikke undertemaer under denne standarden: **ny mobilitet** og **arbeidsinkludering**.

Bilbruk gir i utgangspunktet mennesker tilgang til mobilitet og frihet i hele landet. Samtidig erkjenner vi at bilbruk også kan ha negative påvirkninger på mobiliteten i byene, gjennom arealbruk,

kø og dårligere framkommelighet for andre trafikanter. Den negative påvirkningen på miljøet er dekket i rapporteringen i kapittel E1 og E2. MMG har valgt å se denne utfordringen som en mulighet. Vi ønsker å være en del av løsningen, og både bildeling og autonom transport ble vurdert som områder med økonomisk potensial og mulighet til å bidra til mer bærekraftige bymiljøer.

Arbeidsinkludering ble også dobbelt vesentlig for MMG. Konsernet har en lang historie for å gi mennesker opplæring og arbeidserfaring gjennom samarbeid med Nav, gjennom Møller Bilskolen, lærlingordninger og Møller Medvind. Arbeidsinkludering gir positiv samfunnspåvirkning ved at flere kommer i arbeid, men vurderes også som en økonomisk mulighet fordi bredere rekruttering gir tilgang på etterspurt kompetanse og styrker konsernets omdømme.



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S3 Berørte lokalsamfunn****Ny mobilitet**

**Mobilitet i byer er i rask endring. Befolkningsvekst, behov for effektiv transport og krav om reduserte utslipp, støy og kø må håndteres samtidig. Parallelt ser vi også at kundenes transportvaner endrer seg. Flere etterspør fleksible, skreddersydde løsninger, enkel hverdagslogistikk og mer miljøvennlige valg.**

Møller Mobility Group (MMG) ser et handlingsrom for å være med å skape løsninger som både reduserer negativ påvirkning og skaper nye muligheter for trafikanter, byer og samfunnet som helhet. Dette handler særlig om to områder: bildeling og autonome mobilitetstjenester. Felles for dem er at de knytter mobilitet tettere til behov, deling, nullutslippsteknologi og effektiv bruk av ressurser.

**Bildeling**

Økt bruk av bildelingstjenester kan bidra til redusert trafikk, mindre støy og lavere lokal luftforurensning i byområder. Ved at flere deler på færre biler, reduseres behovet for parkeringsareal og antall kjøretøy i omløp.

MMG satser på bildeling gjennom sitt eierskap i Hyre. Hyre ble etablert i 2017 og lanserte sin første app i 2018 med 50 biler. I dag har selskapet nær 100 ansatte og over 2 500 biler, og er Nordens største bildelingstjeneste. Hyre tilbyr time, døgn- og langtidsleie av små og store personbiler, samt varebiler.

**MÅL, TILTAK OG INDIKATORER KNYTTET TIL BILDELING**

MMGs ambisjon på området er å bli markedsleder i Nord-Europa innen delt og bærekraftig



mobilitet. Hyre har i tillegg en ambisjon om at alle personbiler som kjøpes inn i Norge skal være fullelektriske fra 2026.

Et hinder for full elektrifisering er dagens regelverk. Korttidsleie under 30 dager er ikke omfattet av mva-fritaket på elbil, slik leasing og kjøp er. Dette gir en negativ konkurransesituasjon for bildelingstjenester og gjør elektriske biler relativt dyrere enn fossile alternativer for kunder. Dette påvirker Hyres mulighet til å realisere sitt fullelektriske mål fullt ut. Derfor er dette et viktig område for både Hyre og MMG til å jobbe med påvirkning av rammebetingelser også i 2026.

MMG rapporterer foreløpig ikke egne indikatorer på dette området.

**Automatisering og selvkjøring**

Vellykket innføring av autonome transportløsninger kan endre mobilitet i byer og tettsteder ved å gjøre transport mer fleksibel, trygg og til-

gjengelig uten å øke trafikk. Samtidig kan autonome løsninger muliggjøre nye former for delt transport, bedre flåtestyring og et mer effektivt mobilitetsstilbud til områder med lav etterspørsel eller begrenset kollektivdekning.

Volkswagen Group har som ambisjon å posisjonere seg som en ledende aktør innen autonome mobilitetsløsninger, blant annet gjennom datterselskapet MOIA. MOIA utvikler komplette løsninger for selvkjørende, delte mobilitetstjenester, der kjøretøy, programvare og drift sees i sammenheng. Volkswagen Nyttekjøretøy-fabrikken lanserte i 2025 ID. Buzz AD – Volkswagens første serieproduserte, fullt autonome kjøretøy, direkte knyttet til MOIAs virksomhet, og utviklet spesielt for mobilitetstjenester. MOIA er også involvert i utvikling og testing av autonome mobilitets-tjenester flere steder, blant annet i Hamburg og Hannover. Nå planlegger MOIA storskala utrulling av autonome tjenester i Europa og USA fra 2026.

I Norge pågår det pilotprosjekter der selvkjørende kjøretøy testes som del av kollektivtilbudet. Ruter har siden 2023 gjennomført en pilot i Groruddalen i Oslo, i samarbeid med Holo. Fra sommeren 2026 vil seks nye ID. Buzz-kjøretøy inngå i denne piloten, som leveres gjennom et samarbeid mellom Ruter, Holo, MOIA og Volkswagen. Formålet er å bygge erfaring med teknologi, drift og brukeropplevelse før eventuell skalering. MMGs rolle er indirekte og primært knyttet til å støtte MOIA som Volkswagens etablerte partner i Norge.

**MÅL, TILTAK OG INDIKATORER KNYTTET TIL AUTOMATISERING**

MMG har en overordnet ambisjon om å utforske mulighetene innen autonome delte kjøretøy, og i den sammenheng vurdere relevante partnerskap. Målene er ikke ytterligere konkretisert.

Tiltakene knyttet til automatisering i 2025 var begrenset. Fokus har vært kompetansebygging, dialog med Volkswagens datterselskap MOIA, og planlegging for hvordan MMG eventuelt kan være en støtte for MOIA i Norge.

Arbeidet fortsetter i dialog med Volkswagen-gruppen og MOIA. MMG vil vurdere hvordan konsernets kompetanse, forretningsområder og verkstedsstruktur kan understøtte autonome mobilitetstjenester dersom dette blir et utviklingsområde i Norge. MMG ser på videreutvikling, oppskalering og strategisk implementering av denne teknologien som en mulighet til å legge til rette for tryggere og mer bærekraftig mobilitet, særlig i og rundt storbyer og knutepunkter.

MMG rapporterer foreløpig ikke egne indikatorer på dette området.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S3 Berørte lokalsamfunn****Arbeidsinkludering**

**Utenforskap er en av Norges største samfunnsutfordringer. Ved utgangen av 2024 sto om lag 700 000 personer i yrkesaktiv alder utenfor arbeid og utdanning. Mange av disse har både evne og ønske om å delta i arbeidslivet, dersom forholdene legges til rette.**

Arbeidsinkludering er dobbelt vesentlig for Møller Mobility Group (MMG). På den ene siden har vi over tid hatt en faktisk, positiv påvirkning på samfunnet ved å gi flere mennesker tilgang til arbeid, kompetanse og mestring. På den andre siden representerer inkluderingsarbeidet en økonomisk mulighet for konsernet, gjennom tilgang på arbeidskraft, styrket kompetanse og økt innovasjonsevne.

MMG bidrar til inkludering gjennom blant annet Møller Bilskolen, Møller Medvind, lærlingeordninger og samarbeid med Nav og andre aktører. Konsernet har over tid hatt en ambisjon om å gå lenger enn det som forventes av oss som arbeidsgiver, samtidig som inkluderingsarbeidet skal være bærekraftig også bedriftsøkonomisk.

**Mål**

MMGs eiere, Aars, har i ny strategiperiode tydeliggjort sin ambisjon om å ta en sterkere samfunnsrolle. Gjennom etableringen av kompetanseenheter Aarsverk ønsker Aars å bidra til at datterselskapene blir blant de ledende norske selskapene på arbeidsinkludering i praksis.

Aarsverk fungerer som et felles kompetansesenter for inkluderingsarbeid og utenforskap, og



skal bidra aktivt og målrettet med kompetanse og ressurser for arbeidsinkludering på tvers av porteføljen. Høsten 2025 inngikk Nav og Aars en gjensidig forpliktende avtale om rekruttering, kvalifisering og inkludering for å få flere mennesker inn i varig jobb.

Den strategiske partnerskapsavtalen mellom Nav og Aars er den første av sitt slag, og omfatter i første omgang Oslo-området. Avtalen tar utgangspunkt i bedriftenes eksisterende arbeidskraftbehov, og gir rom for å etablere kvalifiserende opplæringsløp slik at virksomheter i Aars i større grad skal ta i bruk handlingsrommet for inkluderende rekruttering.

MMG arbeider målrettet for å fremme mangfold og inkludering som en integrert del av konsernets strategi og kultur, som beskrevet ytterligere i kapittel «SI: Egne ansatte». Gjennom inkluderende rekrutteringsprosesser, systematisk opplæring i mangfoldskompetanse og tiltak for å

reducere utenforskap, ønsker MMG å realisere potensialet i alle sine medarbeidere – uavhengig av bakgrunn, funksjonsevne eller livssituasjon. Arbeidsinkludering er en sentral del av konsernets arbeid med folk og bærekraft for å styrke både innovasjon, trivsel og representativitet i hele organisasjonen.

2026 blir et år for å omsette egne erfaringer og eiernes ambisjoner til konkrete mål og tiltak. MMG skal ta et tydelig skritt videre i arbeidet med å systematisere og styrke arbeidet knyttet til arbeidsinkludering, basert på verdifull læring fra Møller Medvind, Møller Bilskolen og ulike prosjekter fra de siste årene. Målet er å få til en vinn-vinn-vinn-situasjon, hvor vi både bidrar til å redusere utenforskap i samfunnet, bidrar til bedre livskvalitet for den enkelte, og samtidig sikrer tilgang på fremtidig og nødvendig kompetanse for konsernet.

**Tiltak****TILTAK GJENNOMFØRT I 2025 OG LØPENDE****Møller Bilskolen**

Møller Bilskolen er et sentralt tiltak for rekruttering til bilfagene og forebygging av utenforskap. Skolen fungerer som opplæringskontor for Møller Bil og har om lag 170 lærlinger innen ulike bilfag og opplæringskontrakter. I 2025 har Møller Bilskolen gjennomført rundt 20 skolebesøk, deltatt på roadshow ved ungdomsskoler, etablert nye kurs og styrket samarbeidet med fylkeskommuner, Nav og eksterne partnere.

I 2025 fikk Møller Bilskolen også en ny samarbeidspartner i Windjammer, et initiativ tilknyttet Christian Radich. Deltakere får et tre måneders tokt hvor de trener på samarbeid, mestring og struktur. For kandidater med interesse for bilfag gir MMG muligheter for arbeidstrening og videre karriereløp. Les mer om Møller Bilskolen i kapittel «SI: Egne ansatte».

**Møller Medvind**

Møller Medvind ble etablert i 2018 og har bidratt til å inkludere i hovedsak unge mennesker som har falt utenfor arbeid eller utdanning. Virksomheten tilbyr opplæringsløp innen bilpleie og klargjøring av biler, og er lokalisert på Møller Medvind Arena på Alnabru. I 2024 ble Medvind integrert som en enhet i Møller Bil, og eierskapet ble overført i 2025.

I rapporteringsåret har det vært jobbet målrettet med å omstille virksomheten for å sikre stabil drift, effektivitet og faglig kvalitet. Samtidig jobber MMG med å bevege seg fra en modell der inkluderende rekruttering er samlet i én avdeling, til en mer robust og bærekraftig tilnærming der

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S3 Berørte lokalsamfunn**

opplæring og inkludering fordeles bredere i hele virksomheten. MMG har vært bevisst på at for at det skal bli varig inkludering, må virksomheten også ta hensyn til bedriftsøkonomisk balanse. Erfaringene fra Medvind danner et viktig grunnlag for videre arbeid med arbeidsinkludering i konsernet.

**Born to Play**

Samarbeidet med Born to Play er et eksempel på et prosjekt hvor MMG bidrar til sosial bærekraft gjennom støtte til lavterskel aktivitetstilbud for barn og unge. Born to Play ble etablert i 2024 og gjennomførte sitt første hele driftsår i 2025. MMG har vært en aktiv støttespiller siden oppstart, blant annet gjennom tilrettelegging av Møller Medvind Arena som møteplass og opplæringsarena.

I 2025 gjennomførte Born to Play 13 500 aktivitetstimer og ga lønnet arbeid til 30 aktivitetsledere. Samarbeidet bidrar til både lokal inkludering og kompetansebygging, og aktivitetstilbudet er under videre skalering.

**TILTAK FOR 2026 OG FRAMOVER**

I 2026 vil MMG utvikle et tydeligere målbilde og konkrete tiltak for å integrere arbeidsinkludering i definerte deler av virksomheten. Arbeidet vil blant annet omfatte:

- Implementering av Nav-avtalen som Aarsverk forvalter og videre arbeid med policy for inkluderende rekruttering
- Behovskartlegging og arbeid med stillingsbeskrivelser og ulike kvalifiserende løp
- Kompetansebygging innen relasjonsledelse, samt integrering av arbeidsinkludering i lederutvikling og lederårshjul

2026 vil være et lærings- og utviklingsår, der målet er å bygge kompetanse, teste løsninger og hente erfaring fra piloter. Arbeidsinkludering skal ikke være enkeltstående initiativer, men en integrert del av ordinær drift, forankret i konsernets behov for arbeidskraft, kompetanse og økt mangfold.

MMG rapporterer foreløpig ikke egne indikatorer på dette området utover tilgrensende indikatorer som redegjøres for i «[SI: Egne ansatte](#)».



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

## S4 Kunder og sluttbrukere

Kundene er vår høyeste prioritet i Møller Mobility Group (MMG), og i bærekraftssammenheng er særlig kundenes sikkerhet og personvern vesentlige temaer. Når hver fjerde bil som ble registrert i Norge i 2025 var fra våre merker, innebærer det et betydelig ansvar – og en tydelig mulighet – til å bidra til økt trafikksikkerhet. Samtidig blir bilene stadig mer digitale, og MMG har et ansvar for forsvarlig forvaltning av kundedata.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Personlig sikkerhet for kunder	Potensiell negativ påvirkning på kunders og trafikanters sikkerhet, knyttet til biltrafikk og eventuelle produktfeil.	Potensiell negativ påvirkning	Nedstrøms
Personlig sikkerhet for kunder	Omdømmetap og erstatningsansvar ved ulykker og feil	Risiko	Nedstrøms
Informasjon og personvern	Potensiell negativ påvirkning gjennom mangelfull datasikkerhet og personvern i våre eller bilenes digitale systemer	Potensiell negativ påvirkning	Egen drift og nedstrøms
Informasjon og personvern	Risiko for MMG ved mangelfull håndtering av personopplysninger, dårlig datasikkerhet og personvern i våre og bilenes digitale systemer	Risiko	Egen drift og nedstrøms

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

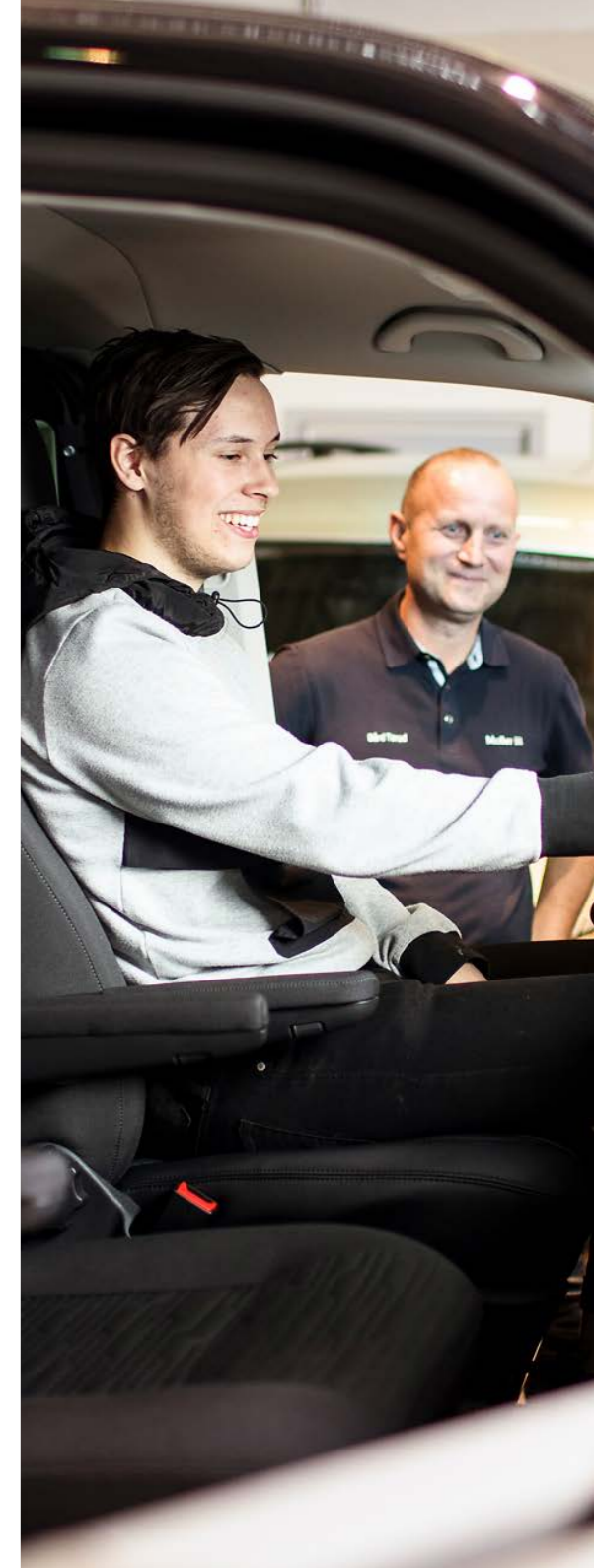
Vesentlighetsanalysen viser at undertemaene «personlig sikkerhet for kunder» og «informasjon og personvern» er dobbelt vesentlige temaer for MMG. Vi kan både påvirke kundenes sikkerhet, personvern og datasikkerhet negativt, og feil eller mangler på produkter og digitale systemer innebærer samtidig økonomisk risiko for konsernet.

### Personlig sikkerhet for kunder

**Trafikksikkerhet er en sentral utfordring i mobilitetssystemet, der ulykker kan få alvorlige konsekvenser for både enkeltpersoner og samfunn. Ifølge Statens vegvesen omkom 111 personer på norske veier i 2025.**

Forskning og ulykkesstatistikk viser samtidig at nyere biler generelt gir bedre beskyttelse og lavere risiko for alvorlige skader og dødsfall sammenlignet med eldre biler, særlig som følge av avansert sikkerhetsteknologi og strengere sikkerhetsstandarder i nye modeller. Utskifting av bilparken er dermed et sentralt tiltak for å møte den potensielt negative påvirkningen MMG har på sikkerheten til kunder og trafikanter. Ny teknologi kan redusere menneskelige feil og skape tryggere transportløsninger.

Som FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) pekte på i 2024, kan introduksjonen av ny kjøretøyteknologi og økt utbredelse av automatgir – herunder i elbiler – medføre nye trafikksikkerhetsutfordringer. FNs organ viste her særlig til risikoen for utilsiktet akselerasjon som følge av feil pedalbruk. Dette er et tema det stor



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S4 Kunder og sluttbrukere**

bevissthet om både hos produsenter og myndigheter, og det har også tidvis vært medieomtale av denne tematikken i et modent elbilmarked som det norske.

Også komplekse skjermbaserte betjeningsløsninger kan påvirke trafiksikkerheten, og Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennom analyser og forskning pekt på at uoppmerksomhet er en medvirkende faktor i en betydelig andel alvorlige trafikkulykker. Merker i vår portefølje har selv pekt på planer om å på enkelte områder gå tilbake til fysiske betjeningsknapper.

Mens trafikkulykker og andre sikkerhetsrisikoer først og fremst kan ha alvorlige konsekvenser for brukere, passasjerer og omgivelser, medfører det også en betydelig risiko for tap av tillit og svekket omdømme for MMG, som importør, forhandler og servicetilbyder av kjøretøyene. Dette understreker også det tydelige ansvaret om å bidra til tryggere trafikk og å minimere negativ påvirkning på sluttbrukere.

**Mål**

Volkswagen-gruppen har som mål å bidra til økt trafiksikkerhet og redusert risiko for alvorlige personskader i trafikken, som en integrert del av sitt ansvar for trygg og bærekraftig mobilitet. Trafiksikkerhet er en grunnleggende forutsetning for å ivareta både bilister og øvrige trafikanter, og et sentralt element i konsernets arbeid med sosial bærekraft.

Med utgangspunkt i Volkswagen-gruppens ambisjon har MMG som mål å bidra til høy trafiksikkerhet i markedene selskapet opererer i.



Å opptre i tråd med samfunnets forventninger til ansvarlig mobilitet betraktes også som avgjørende for å sikre langsiktig verdiskaping og opprettholde konsernets omdømme.

**Tiltak**

Dagens biler er tryggere enn noensinne, og vårt fremste trafiksikkerhetstiltak er å bidra til at nye, trygge biler ruller ut på veiene i våre markeder.

**Volkswagen-gruppen**

Volkswagen-gruppen arbeider systematisk med trafiksikkerhet gjennom utvikling, testing og løpende forbedring av kjøretøyenes sikkerhetsnivå. Arbeidet omfatter aktive og passive sikkerhetssystemer, omfattende testing, ulykkes- og hendelsesanalyse samt bruk av data og programvare for å forebygge ulykker. I januar 2026 annonserte gruppen en utvidelse av programmet for bruk av sensor- og billedata fra kundebiler til rundt 40 europeiske land, inkludert Norge,

med mål om å forbedre førerassistenssystemer og automatiserte funksjoner gjennom programvareoppdateringer. Gruppen samarbeider også med organisasjoner for forbrukersikkerhet, leverandører, forskningsmiljøer og andre aktører for å styrke innsiktsgrunnlaget i sikkerhetsarbeidet.

**Møller Mobility Group**

MMG jobber tett opp mot Volkswagen-gruppen for å håndtere hendelser knyttet til sikkerhet og produktfeil.

- Eventuelle indikasjoner på risiko eller sikkerhetsrelevante forhold som oppdages, analyseres grundig av våre fagtekniske eksperter. Analysen omfatter faktorer som forekomstfrekvens, årsak til skade, berørte komponenter og om andre modeller kan være påvirket.
- I henhold til importavtalen, informeres Volkswagen-gruppen alltid dersom saken bekreftes som sikkerhetsrelevant. Ved behov hentes også fagteknisk kompetanse inn fra gruppen for å

bidra til undersøkelser og utbedring av eventuelle sikkerhetsproblemer lokalt i markedene våre.

Tett og tillitsvekkende dialog med kunden er avgjørende. MMG har gode strukturer og rutiner for samhandling med kunder for å ivareta trafiksikkerhet og håndtering av sikkerhetsrelaterte forhold. Konsernets kundesentre mottar og håndterer henvendelser via digitale kanaler, telefon og chat, i tillegg til uformelle kanaler som sosiale medier. Kundeundersøkelser gjennomføres jevnlig for å sikre at kunders forventninger og behov blir fulgt opp.

MMG har solide rutiner for rask og presis oppfølging av tilbakekallingsaksjoner knyttet til mulige sikkerhetsutfordringer med utleverte kjøretøy i våre markeder.

For ytterligere å styrke kompetansen knyttet til håndtering av produktsikkerhet etablerte MMG i 2025 obligatorisk opplæring og sertifisering av produktsikkerhetskoordinatorer på tvers av alle merker. Opplæringen dekker blant annet håndtering av sikkerhetsrelaterte hendelser, dokumentasjon, kundekommunikasjon og rapportering til importør og produsent.

**Indikatorer**

Ingen målbare, resultatorienterte mål og indikatorer i henhold til ESRS er definert for våre identifiserte påvirkninger, risikoer og muligheter. Likevel bidrar summen av Volkswagen-gruppens og MMGs samlede retningslinjer og tiltak til å gjøre kundene våre og deres omgivelser tryggere i trafikken.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S4 Kunder og sluttbrukere****Informasjon og personvern**

**Digitalisering av kjøretøy og tjenester innebærer økt behandling av data og personopplysninger knyttet til sluttbrukere. Mangelfull informasjonssikkerhet eller svak håndtering av personopplysninger kan medføre negativ påvirkning på brukerne av våre kjøretøy, blant annet gjennom brudd på personvern, tap av kontroll over egne data eller redusert tillit til digitale tjenester og kjøretøyfunksjoner.**

For Møller Mobility Group (MMG) innebærer dette samtidig risiko for tap av tillit, omdømmeskade og økonomiske tap. Dette kan blant annet følge som konsekvenser av regulatoriske krav, sanksjoner og svekket markedsposisjon. Ansvarlig håndtering av informasjonssikkerhet og personvern fra både MMG og Volkswagen-gruppens side er derfor en sentral forutsetning for å ivareta sluttbrukere og sikre bærekraftig verdiskaping for konsernet.

**Vår tilnærming og policy**

I MMG bygger arbeidet med informasjonssikkerhet og personvern på konsernovergripende retningslinjer, en informasjonssikkerhetspolicy og en personvernpolicy som gjelder for alle lokasjoner og alle digitale løsninger levert gjennom Møller Digital. Policyene setter krav til roller, ansvar, prosesser og etterlevelse av lover, forskrifter og krav fra Volkswagen-gruppen og andre samarbeidspartnere. Se også omtale av våre policyer i kapittel [«ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG»](#).

**Mål**

Volkswagen-gruppen har som mål å beskytte sluttbrukere og kundedata gjennom høy informasjonssikkerhet, robuste digitale systemer og ansvarlig håndtering av personopplysninger. Gruppen skal beskytte mot cyberangrep, etterleve nasjonal og internasjonal lovgivning og styrke informasjonssikkerheten på tvers av virksomheten gjennom felles prosesser og løsninger. For kjøretøy og tilknyttede tjenester arbeider Volkswagen-gruppen for høy cybersikkerhet gjennom hele produktets livsløp og i det digitale økosystemet rundt kjøretøyet, blant annet gjennom et konsernfelles styringssystem for cybersikkerhet (ACSMS) som skal motvirke uautorisert tilgang og redusere risiko for manipulering av digitale systemer.

MMG skal omsette Volkswagen-gruppens strategi og krav til informasjonssikkerhet og personvern til konkrete løsninger og praksis på tvers av

konsernet og forhandlerne i Norge, Sverige og Baltikum. Dette med særlig vekt på beskyttelse og korrekt håndtering av kundeopplysninger.

Vi skal samtidig utvikle og drifte en moderne systemportefølje gjennom kjernetransformasjonsprogrammet DRiVe, der sikkerhet og personvern er godt integrert i løsningene fra start.

**Tiltak****TILTAK FOR ØKT INFORMASJONSSIKKERHET OG PERSONVERN****Volkswagen-gruppen**

Volkswagen-gruppen håndterer datasikkerhets hendelser og rapporterer sårbarheter i kjøretøy gjennom Car Security Incident-prosessen (CSI), som omfatter årsaksanalyse, ekspertvurdering, korrigerende og koordinert oppfølging mellom relevante fagmiljøer. Gruppen gjennomfører også kontinuerlig sårbarhetsovervåking for å

avdekke svakheter i produkter og det digitale økosystemet. Kunder kan melde bekymringer om datasikkerhet til sin lokale forhandler, som ved behov eskaleres til importøren og videre til Volkswagen-gruppen for behandling i tråd med CSI.

**Møller Mobility Group**

MMG gjennomfører jevnlig revisjoner knyttet til informasjonssikkerhet, både internt og gjennom eksterne revisjoner som stiller krav fra fabrikkene. Importørvirksomhetene våre, Harald A. Møller AS og Møller Baltic Import SE, er begge sertifisert i henhold til rammeverket TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange), med et omfang som omfatter kundeopplysninger på nivå 2. Sertifiseringen ble fornyet for Baltikum i 2025, og både importøren i Norge og Baltikum er sertifisert. TISAX er en internasjonal standard for sikkerhet og personvern innen bilbransjen. Standarden har mye til felles med ISO27001 (informasjonssikkerhet) og ISO27701 (personvern).

**Følgende tiltak ble også gjennomført i 2025:**

- Nye VISAR-krav ble innført fra Volkswagen-gruppen for alle forhandlere. Disse omfatter blant annet passordhåndtering, sikkerhetsoppdateringer og øvrige tekniske og organisatoriske tiltak. MMGs plattform og organisering er etablert slik at hele nettverket i Norge, Sverige og Baltikum er dekket og kan etterleve kravene.
- Kritisk IT-infrastruktur og datasenter ble flyttet til en profesjonell leverandør med høyere sikkerhet og mer miljøvennlig drift. For å oppdage og lukke sårbarheter raskere ble det etablert kontinuerlig sikkerhetstesting med en ekstern aktør som utfører løpende scanning og forsøk

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

ØKONOMI 2025

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

Styring og kontroll  
 Aktsomhetsvurderinger  
 Strategi og forretningsmodell  
 Dobbel vesentlighet  
 Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

E1 Klima  
 E2 Forurensning  
 E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

S1 Egne ansatte  
 S2 Arbeidere i verdikjeden  
 S3 Berørte lokalsamfunn  
 S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**S4 Kunder og sluttbrukere**

på angrep. Sikkerhetstiltakene på endepunkt, informasjon og e-post er styrket, med mål om bedre beskyttelse av interne data og kundedata.

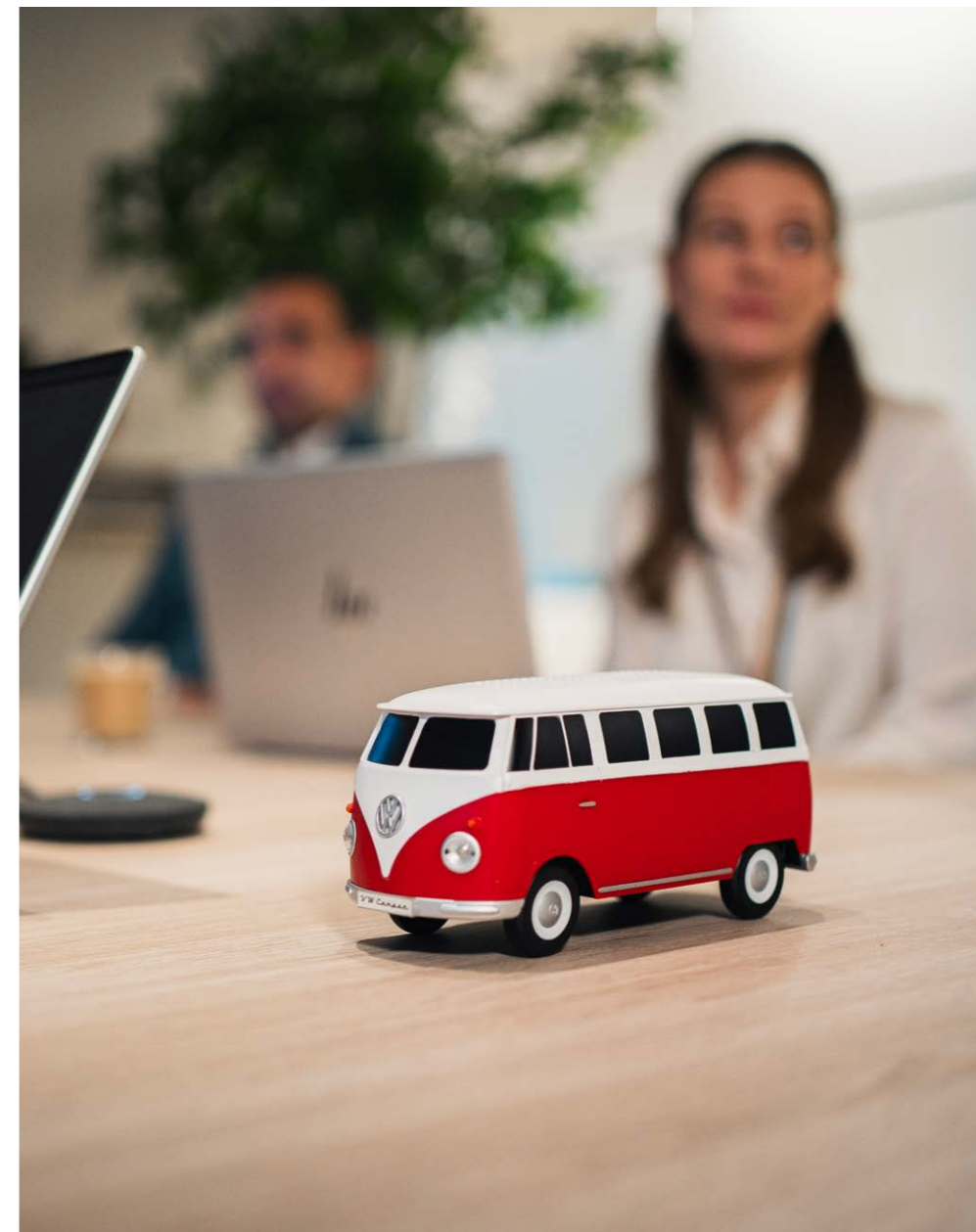
- Gjennom DRIVE fornyer Møller Mobility Group (MMG) systemporteføljen sin. Nye systemer bygges etter prinsipper om sikkerhet og personvern by design, og de risikovurderes og sikkerhetstestes før de tas i bruk. Dette reduserer risiko for brukerne og gir en mer robust håndtering av eventuelle hendelser.
- Konsernet gjennomførte en rekke strukturelle forbedringer i IT-infrastrukturen, der flere sentrale løsninger og arbeidsflater ble videreutviklet innenfor DRIVE. Det inkluderer blant annet overgang til Teams og Microsofts sikkerhetsløsninger for klient, e-post og sky-basert infrastruktur, inkludert oppgradering til Windows 11. Nye tjenester ble etablert på SPEED-plattformen, og har innebygd sikkerhet og personvern som gir et tryggere miljø for utviklere og brukere, samt bedre dokumentert kontroll over sentrale IT-systemer.
- Alle MMG-ansatte får sikkerhetsopplæring, og i løpet av året ble det gjennomført sikkerhetsdager samt krise- og beredskapsøvelser både for IT og for konsernledelsen. Dette skal styrke virksomhetens motstandsdyktighet og evne til å håndtere hendelser som kan påvirke datasikkerhet og personvern.
- Data og cybersikkerhet er et særskilt fokusområde for Hyre. I 2025 gjennomførte Deloitte en internevisjon av Hyre, der ett av formålene var å undersøke og vurdere forhold relatert til informasjons- og cybersikkerhet. Revisjonen bekreftet at Hyre har et godt utgangspunkt for arbeid med informasjons- og cybersikkerhet, med dekkende dokumentasjon og planverk. Enkelte forbedringsområder ble likevel identifisert, og tiltaksplaner utformes og følges opp i 2026.

**Indikatorer**

Møller Mobility Group følger opp datasikkerhet gjennom både tekniske og organisatoriske kontroller. Som foregående år, opplevde konsernet i 2025 ingen større sikkerhetshendelser som påvirker kunder eller oss.

Teknisk compliance etter Microsofts anbefalinger er nå over 90 prosent, som er et svært høyt nivå i bransjen. Hendelsehåndtering måles blant annet ved at alle hendelser med høy eller kritisk alvorlighetsgrad skal ha oppstart av tiltak innen én time, noe som ble oppnådd for hele 2025.

I 2026 pågår det arbeid med å etablere mer integrert rapportering av både compliance og effektiviteten i kontrollene for nye og eksisterende systemer.



---

MØLLER MOBILITY GROUP 2025

---

ØKONOMI 2025

---

#### BÆREKRAFT 2025

##### Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

##### Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

##### Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

##### Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

##### Metodeskriv klimaregnskap 2025

---

Selskap i Møller Mobility Group

# Forretningsatferd



God forretningsskikk og ansvarlig virksomhetsstyring er sterkt knyttet til vårt eksistensgrunnlag og våre verdier. God selskapsledelse styrker tilliten til selskapet og vil bidra til størst mulig verdiskaping over tid, til beste for eiere, medarbeidere og våre viktigste interessenter.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

# G1 Forretningsatferd

God forretningsskikk og ansvarlig virksomhetsstyring er kjernen i verdigrunnlaget til Møller Mobility Group (MMG). Internt forventer vi etterlevelse av lover, etiske retningslinjer og god forretningsatferd, og vi vet at våre forretningsforbindelser og interessenter har tilsvarende forventninger til oss.

**Følgende IRO-er ble vesentlige i vår dobbel vesentlighetsanalyse:**

Undertema	IRO	Type	Verdikjede
Forretningskultur	Mulige brudd på lover, etiske retningslinjer og god forretningsatferd, inkludert risiko for korrupsjon og dårlig varslingskultur	Negativ påvirkning	Egen drift
Forretningskultur	Økonomiske konsekvenser ved brudd på etiske retningslinjer og god forretningsatferd	Risiko	Egen drift

God selskapsledelse styrker tilliten til MMG noe som bidrar til verdiskaping over tid, til beste for eiere, ansatte og øvrige interessenter. Gode relasjoner til samfunnet og de interessenter som berøres av virksomheten er av stor betydning for konsernet.

**Resultater fra vesentlighetsanalysen**

Forretningsatferd er dobbelt vesentlig for MMG. Virksomheten har potensiell negativ påvirkning knyttet til mulige brudd på lover, etiske retningslinjer og god forretningsatferd, inkludert risiko for korrupsjon og dårlig varslingskultur. Det er risiko for omdømmetap og økonomiske konsekvenser ved brudd på etiske retningslinjer og god forretningsatferd. MMG opererer i markeder hvor risiko for korrupsjon og bestikkelser er til stede.

**Vår tilnærming og policy**

God forretningsatferd og bedriftskultur er godt forankret i konsernets bærekraftspolicy og Code of Conduct, hvor det står tydelig at vi skal ha nulltoleranse for korrupsjon og bestikkelser. Policy er

i tråd med FNs internasjonale standard for anti-korrupsjon. Les mer om våre styrende dokumenter i kapittel «ESRS 2: Introduksjon til bærekraft i MMG».

**VARSLINGSKANAL**

Opptreden som er i strid med god forretningsatferd og bedriftskultur skal varsles. MMG har etablert flere kanaler for varsling. Blant annet har vi en ekstern varslingskanal som administreres av Deloitte Advokatkontor. Her er det mulighet for å varsle anonymt. Vi kategoriserer varslene etter følgende kategorier:

- Fare for liv eller helse
- Fare for klima eller miljø
- Kriminelle handlinger
- Korrupsjon eller annen økonomisk kriminalitet
- Myndighetsmisbruk
- Brudd på anbudsregler eller saksbehandlingsregler
- Brudd på regler om helse, miljø og sikkerhet
- Uforsvarlig arbeidsmiljø som trakassering, mobbing eller diskriminering



**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**G1 Ansvarlig forretningsdrift**

- Brudd på personopplysningssikkerheten
- Andre kritikkverdige forhold

Deloitte gjør en innledende vurdering av alle varsler og avklarer om henvendelsen faller inn under kategorien varsling etter arbeidsmiljøloven § 2-A. De fleste varsler blir håndtert og løst av interne ressurser, men i enkelte saker bistår Deloitte i saksbehandlingen.

Varslingsrutinene står tydelig beskrevet i vår Code of Conduct. Varslingskanalen er tilgjengelig på konsernets intranett. Ansatte kan også varsle til nærmeste overordnede, HR, øvrige ledere, tillitsvalgte eller Arbeidsmiljøutvalget. Varslene kan være navngitte eller anonyme. Våre medarbeidere skal være trygge på at de kan si fra om kritikkverdige forhold, og være sikre på at dette vil bli håndtert på en god og trygg måte. Vern av varslere er et sentralt prinsipp beskrevet i vår Code of Conduct.

Varsler fra eksterne parter håndteres primært via MMGs kundesenter eller rettes direkte til selskapenes kommunikasjonsavdelinger, men eksterne kan også sende direkte henvendelse til vår samarbeidspartner Deloitte. Det er opprettet en egen mailadresse for henvendelser knyttet til åpenhetsloven: aapenhetsloven@moller.no.

Det finnes risiko for korrupsjon og bestikkelser i virksomheten, spesielt knyttet til rollene daglig leder, merkesjef, innkjøp og leder for enkelte forretningsområder. Av geografiene som MMG opererer i vurderes risikoen som høyest i de baltiske landene.

**Varslingssaker 2024–2025**

	2025	2024
Antall innkomne saker i varslingskanalen	32	14
Antall reelle varslingssaker	15	8
Antall varslingssaker i Norge	8	7
Antall varslingssaker i Sverige	4	0
Antall varslingssaker i Latvia	3	1
Saker i kategorien «Mobbing, trakassering og diskriminering»	9	4
Saker i kategorien «Andre kritikkverdige forhold»	6	2
Saker i kategorien «Økonomisk kriminalitet»	0	1
Saker i kategorien «Brudd på regler om helse, miljø og sikkerhet»	0	1

Antall reelle varslingssaker har ligget relativt stabilt på 7-15 saker de siste fem årene.

**Mål**

MMG har et mål om å overholde gjeldende lover og etiske retningslinjer i all vår virksomhet, herunder også et mål om å unngå korrupsjon, bestikkelser, hvitvasking og økonomisk kriminalitet.

**Tiltak**

• **Kontrollrutiner og overvåking:** Vi har kontrollrutiner og KPI-er som skal overvåke og avdekke uregelmessigheter knyttet til målene. Roller, ansvar og plikter knyttet til måloppfølging og internkontroll er tydeliggjort i konsernets internkontrollrammeverk, som bygger på prinsippet om «de tre forsvarslinjer». Modellen er nærmere beskrevet i [kapittelet om risikostyring](#). Kontrollrutiner og KPI-er følges opp jevnlig, og resultatene rapporteres til ledelsen og styret. Revisor gjennomfører også kontroller på konsernets vegne.

• **Varsling av avvik:** Avvik kan varsles til leder, tillitsvalgt, HR, Arbeidsmiljøutvalget eller via konsernets varslingskanal. Se omtale av varslingskanalen beskrevet tidligere i dette kapitlet. Konsernledelsen og konsernets styre får en årlig gjennomgang av varslingssaker. Alvorlige avvik kan få konsekvenser for den enkeltes ansettelsesforhold.

• **Opplæring:** Som forebyggende tiltak gjennomføres jevnlig intern opplæring. Opplæring i konsernets Code of Conduct, som også omfatter korrupsjon og bestikkelser, er en del av onboarding-rutinen. I tillegg gjennomføres temamøter og kurs. Det er også utviklet et digitalt læringsløft for bærekraft med kurs for alle ansatte på tvers av land, der viktigheten av god forretningsatferd fremheves. Etablerte arenaer som Arbeidsmiljøutvalg, Samarbeidsutvalg, utviklingssamtaler og «Great Place to Work»-undersøkelser bidrar også til å fremme en sunn bedriftskultur.

• **Planlagte tiltak:** I 2026 planlegger vi en ny gjennomgang av konsernets fullmaktsmatrise og en vurdering av risikoutsatte roller. Vi planlegger også å gjennomføre et oppfriskningskurs i Code of Conduct for alle ansatte.

Vi forventer at intern opplæring, kurs og systematisk oppfølging av måleparametere og KPI-er vil bidra til redusert risiko og forbedringer. Brudd på prosedyrer og standarder for antikorrupsjon og bestikkelser følges opp av leder, med støtte fra HR og varslingsteam ved behov.

**Indikatorer**

I 2025 kom det inn totalt 32 saker i varslingskanalen. 15 av sakene var reelle varslingssaker i henhold til varslingsinstituttet, øvrige saker var i kategorien «klager». Klager blir også fulgt opp, men ikke behandlet som et varsel. Av de reelle varslingssakene var tre i Latvia, fire i Sverige og åtte i Norge. Ni av sakene var i kategorien «Mobbing, trakassering og diskriminering», resten ble kategorisert som «Andre kritikkverdige forhold» (dette er ofte sammensatte forhold). Ved årsskiftet var tre av sakene fortsatt under behandling, alle øvrige saker er løst og lukket.

Det er ikke kjent at MMG eller dets ansatte er direkte involvert i noen tilfeller av korrupsjon eller bestikkelser som involverer aktører i verdikjeden i rapporteringsperioden.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

# Metodeskriv klimaregnskap 2025

Møller Mobility Group (MMG) utarbeider et klimaregnskap i tråd med Greenhouse Gas Protocol Corporate Standard. Konsernet konsoliderer klimagassutslipp etter prinsippet om finansiell kontroll. Dette innebærer at virksomheter som inngår i det konsoliderte finansielle regnskapet, og hvor MMG har finansiell kontroll, inkluderes fullt ut i klimaregnskapet.

**Rekalkulasjon av historiske data**

I forbindelse med implementeringen av et nytt klimaregnskapssystem er utslippene for perioden 2019–2024 rekalkulert for å sikre en metodisk konsistens med tilnærmingen benyttet for 2025. Rekalkulasjonen innebærer ingen endringer i det opprinnelige aktivitetsdatagrunnlaget. Utslippsfaktorene er gjennomgått og kvalitetssikret, og der det er identifisert svakheter eller feil i tidligere benyttede faktorer, er disse korrigert og erstattet med nye utslippsfaktorer for hele perioden.

MMGs største kategorier, scope 3 kategori 1 og 11, er ikke rekalkulert for solgte nye biler, ettersom de historiske, selskaps-spesifikke utslippsfaktorene er uendret.

Rekalkulasjonen, i kombinasjon med historiske korrigeringer, medfører at MMGs reduksjon i klimagassutslipp fra 2019 til 2024 reduseres fra 31,3 prosent til 28,7 prosent. Historiske korrigeringer er forklart under *Metodisk tilnærming per utslipp-skategori og er størst for 2024*.

For **scope 1** er det benyttet utslippsfaktorer fra DEFRA både historisk og i rekalkuleringen. Tidligere beregninger basert på utslippsfaktorer for 100 prosent fossil diesel og bensin er erstattet med oppdaterte faktorer for gjennomsnittlig biodrivstoffblanding per marked.

Disse vurderes som mer presise fordi de reflekterer faktisk variasjon i biodrivstoffandel. Endringen

**Rekalkulasjon av historiske data**

År	Utslipp før rekalkulasjon (tCO <sub>2</sub> e)*	Utslipp etter rekalkulasjon (tCO <sub>2</sub> e)*	Endring	Endring i %
2019 (tCO <sub>2</sub> e)	2 395 154	2 396 383	1 230	0,1 %
2020 (tCO <sub>2</sub> e)	1 997 873	2 010 334	12 461	0,6 %
2021 (tCO <sub>2</sub> e)	1 918 476	1 933 759	15 282	0,8 %
2022 (tCO <sub>2</sub> e)	1 846 905	1 865 132	18 227	1,0 %
2023 (tCO <sub>2</sub> e)	1 674 505	1 682 433	7 928	0,5 %
2024 (tCO <sub>2</sub> e)	1 645 897	1 708 925	63 029	3,8 %

\* Utslipp etter lokasjonsbasert metode

gir noe lavere beregnede utslipp fra både mobil og stasjonær forbrenning.

For elektrisitet etter **lokasjonsbasert metode i scope 2** har MMG gått fra vektete, regionale gjennomsnittsfaktorer til landsspesifikke utslippsfaktorer basert på produksjonsmiks fra Association of Issuing Bodies (AIB). Disse faktorene vurderes som mer presise og konsistente, fordi AIB samler inn data fra europeiske medlemsland og beregner utslippsfaktorer etter en felles metodikk. Endringen gir bedre sammenlignbarhet mellom land og en mer nøyaktig beregning av residualmiks. For markedsbasert metode er AIBs utslippsfaktor også benyttet.

Utslipp fra **fjernvarme** har tidligere vært beregnet ved en kombinasjon av nasjonale faktorer fra SSB og Norsk Energi og regionale faktorer fra

Fjernkontrollen. Denne tilnærmingen har vært inkonsistent og mindre presis, blant annet fordi utslipp fra energigjenvinning ikke ble inkludert i utslippene fra innkjøpt fjernvarme. I henhold til GHG-protokollen skal slike utslipp rapporteres av kjøperen av fjernvarmen i scope 2. I den oppdaterte metoden er det benyttet en nasjonal utslippsfaktor fra DESNZ som inkluderer utslipp knyttet til energigjenvinning. Endringen medfører høyere rapporterte utslipp i scope 2.

Økningen i utslipp fra fjernvarme i scope 2 må ses i sammenheng med endringer i **scope 3 kategori 5**, der utslippene fra avfall til energigjenvinning er redusert. Historisk har det vært benyttet en utslippsfaktor fra Ecoinvent 3.11 for denne behandlingstypen. Denne faktoren omfatter alle prosesser i avfallsbehandlingen og gir derfor et bredere omfang og høyere utslipp per kilo-

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**Metodeskriv**

gram avfall. Slike faktorer benyttes i mindre grad i klimaregnskap når formålet er sammenlignbar og standardisert rapportering på selskapsnivå. I rekalkulasjonen er det i stedet brukt utslippsfaktorer fra DESNZ, utviklet for bruk i klimaregnskap. Dette gir lavere utslipp i kategori 5 og bedre samsvar med GHG-protokollen og beste praksis. For deponi er behandlingsutslipp inkludert både historisk og i 2025.

Rekalkulasjonen av **kategori 6 forretningsreiser** gir noe høyere utslipp sammenlignet med tidligere klimaregnskap. Dette skyldes at det historisk er brukt utslippsfaktorer for korte flyreiser også for kontinentale og innenlands flygninger. I rekalkulasjonen er det benyttet utslippsfaktor for lange flyreiser for å gi et mer presist estimat av utslippene.

**Metodisk tilnærming per utslippskategori****SCOPE 1: DIREKTE UTSLIPP**

Scope 1 omfatter direkte utslipp fra stasjonær forbrenning og fra bruk av fossilt drivstoff i demo- og firmabiler. Bioolje og biodiesel rapporteres separat som biogene utslipp i tråd med GHG-protokollen.

Fossilt drivstoff til demo- og firmabiler i Sverige og Baltikum rapporteres basert på årsoppgaver for faktisk forbruk. For øvrige enheter estimeres drivstofforbruket fra mobil forbrenning basert på bilparkens størrelse og en gjennomsnittlig årlig kjørelengde på 20 000 kilometer per bil. Forutsetningen om årlig kjørelengde bygger på en forventet kjørelengde på 200 000 km over bilens levetid og en estimert levetid på 10 år.

For Møller Bil Norge er gjennomsnittlig demo- og firmabilbeholdning per måned lagt til grunn for

beregningene i 2025. Denne metodeendringen er også anvendt for 2024. For øvrige enheter brukes beholdningen ved årsslutt.

**SCOPE 2: INDIREKTE UTSLIPP FRA INNKJØPT ENERGI**

Scope 2 omfatter konsernets indirekte utslipp fra innkjøpt energi, slik dette er definert i GHG-protokollen. Dette inkluderer utslipp fra produksjon av elektrisitet, fjernvarme, fjernkjøling og damp som MMG benytter til egne lokasjoner. MMG rapporterer etter både lokasjon- og markedsbasert metode.

MMG rapporterer elektrisitets- og fjernvarmeforbruk basert på faktisk forbruk for alle fysiske lokasjoner. Konsernet kjøper verken fjernkjøling eller damp. Elektrisitetsforbruk for Volkswagen Møller Bilfinans sine lokasjoner er ekskludert i 2025, hvilket følger prinsippet om finansiell kontroll.

Utslippsfaktorene for fjernvarme i Norge, Sverige og Danmark er oppdatert for 2025. Oppdateringen bygger på forbedret metodikk og nyere datagrunnlag. De nye utslippsfaktorene er harmonisert med de respektive nasjonale statistikkorganene. Dette gir bedre presisjon, åpenhet og sporbarhet, og sikrer konsistens med øvrig energirapportering på nasjonalt nivå. Endringen innebærer en økning i utslippsfaktoren sammenlignet med tidligere beregninger.

For Norge er forbruk av egenprodusert solenergi inkludert i rapporteringen for 2025. Siden dette energiforbruket er 100 prosent fornybart, medfører dette en utslippsøkning som er tilnærmet null. Endringen er derfor ikke korrigeret historisk. Videre er elektrisitetsforbruk ved ladepunkter i Møller Bil ekskludert både i 2025 og historisk

for perioden 2019–2024. Bakgrunnen er å unngå dobbeltrapportering, ettersom strøm til lading av elektriske demo- og firmabiler allerede inngår i scope 2-beregningene.

Møller Bil Sverige, inkludert både Møller Bil Sverige AB og Möller Sportbilar AB, har kjøpt opprinnelsesgarantier siden høsten 2020. Dette er hensyntatt i rapporteringen for 2025 og korrigeret historisk for perioden 2019–2024. Dette påvirker den markedsbaserte rapporteringen, men ikke den lokasjonsbaserte.

Forbruk av elektrisitet til elektriske og hybride demo- og firmabiler, inkludert Hyres bilpark, er inkludert i beregningen av utslipp fra elektrisitet. Forbruket estimeres på grunnlag av bilparkens størrelse og en gjennomsnittlig årlig kjørelengde på 20.000 kilometer per bil. For Møller Bil Norge benyttes i 2025 gjennomsnittlig beholdning av demo- og firmabiler per måned, og denne endringen er tilbakeregnet til 2024. For Hyres elektriske og hybride bilflåte benyttes faktisk antall kjørte kilometer på elektrisitet per år. For øvrige enheter benyttes beholdning ved årsslutt.

**SCOPE 3: INDIREKTE UTSLIPP I VERDIKJEDEN**

Scope 3 omfatter konsernets øvrige indirekte utslipp i verdikjeden, slik dette er definert i GHG-protokollen. For MMG betyr dette indirekte utslipp knyttet til store deler av livsløpet for solgte biler.

MMG inkluderer de kategoriene i scope 3 som vurderes som vesentlige for konsernets totale utslipp. Følgende kategorier er inkludert: 1. Innkjøpte varer og tjenester, 3. Drivstoff- og energi-relaterte aktiviteter, 4. Oppstrøms transport og distribusjon, 5. Avfall og 6. Forretningsreiser.

**Møller Mobility Group har for 2025 ikke inkludert følgende scope 3 kategorier i klimaregnskapet:**

- **Kategori 2:** Kapitalvarer er ikke inkludert i klimaregnskapet for 2025. Det jobbes med å forbedre datagrunnlaget for å inkludere denne kategorien i rapporteringen fremover.
- **Kategori 7:** Pendling for ansatte (ikke vesentlig, men kan være relevant å inkludere i fremtidig rapportering)
- **Kategori 8:** Oppstrøms leasede eisdeler (ikke inkludert ettersom MMG følger prinsippet om finansiell kontroll og derfor rapporterer disse utslippene i scope 1 og scope 2)
- **Kategori 9:** Nedstrøms transport og distribusjon (ikke inkludert fordi denne typen transport ikke er identifisert i verdikjeden)
- **Kategori 10:** Prosessering av solgte produkter (ikke inkludert ettersom MMG ikke produserer og selger deler eller andre produkter som skal brukes til videre produksjon)
- **Kategori 12:** Sluttbehandling av solgte produkter (ikke inkludert, men kan være relevant å inkludere i fremtidig rapportering)
- **Kategori 13:** Nedstrøms leasede eiendeler (denne kategorien er tatt ut av klimaregnskapet da biler solgt fra MMG til VW Møller Bilfinans allerede er inkludert i scope 3 kategori 11 og bilene i Hyres portefølje er inkludert i scope 1 og 2)
- **Kategori 14:** Franchiser (ikke relevant ettersom franchiser ikke er en del av verdikjeden)
- **Kategori 15:** Investeringer, MMG har per dags dato ikke inkludert utslipp fra investeringer i selskaper hvor MMG ikke har finansiell kontroll basert på en vesentlighetsvurdering.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**Metodeskriv**

Kategori 2, kapitalvarer, var tidligere inkludert i begrenset omfang. MMG arbeider med å etablere et bedre datagrunnlag for å kunne inkludere relevante utslipp i denne kategorien i fremtidig rapportering.

**Kategori 1: Innkjøpte varer og tjenester**

MMGs utslipp i kategori 1 omfatter primært utslipp fra produksjonsfasen for solgte nye biler i alle konsernets markeder.

For Norge og Baltikum, der MMG har importørvirksomhet, beregnes utslippene basert på antall registrerte biler per modell og drivlinje for konsernets merker. Registreringsstatistikk hentes fra OFV i Norge og Autotyrimai i Baltikum. For Møller Sportsbiler, som selger Porsche uten å være importør, inkluderes salg av nye biler basert på salgsstatistikk fra konsernets egneide forhandlere.

I Sverige, der MMG kun har forhandlervirksomhet, inkluderes kun nye biler solgt av egneide forhandlere, basert på salgsstatistikk. Biler solgt gjennom agentmodell, det vil si provisjonssalg direkte fra importør til sluttkunde, inngår ikke i beregningene.

I kategori 1 klassifiseres alle nye biler etter vekt i kategoriene **liten**, **medium** og **stor**, og etter drivlinje som **elektrisk**, **hybrid**, **bensin** eller **diesel**. Vektdata hentes fra intern dokumentasjon, og kategoriseringen er uendret i 2025. Utslippene beregnes ved hjelp av selskapsspesifikke utslippsfaktorer basert på livssyklusanalyser (LCA) fra Volkswagen AG. Ettersom det ikke foreligger LCA-er for alle modeller, benyttes gjennomsnitt av tilgjengelige analyser innen hver kategori, basert på størrelse og drivlinje.

MMG har i 2025 fått tilgang til en rekke nye LCA-er fra Volkswagen-gruppen. Disse inngår i beregningen av selskapsspesifikke utslippsfaktorer for 2025 og bidrar til høyere presisjon. Datagrunnlaget omfatter nå 31 LCA-er av bilmodeller, fordelt på åtte bensin, ti diesel, to hybrid og elleve elektriske biler. Analysene brukes til å beregne utslippsfaktorene etter samme inndeling som for solgte biler, basert på størrelse og drivlinje. Det benyttes et gjennomsnitt av utslippene i LCA-er per kategori. Endringene i utslippsfaktorene er ikke korrigert historisk, siden dette er ny informasjon som først ble tilgjengelig i 2025.

Oppdateringen av utslippsfaktorene gir høyere utslipp per bil for kategoriene medium bensin og medium diesel. For medium elektrisk øker utslippsfaktoren som følge av korrigering av en feilklassifisert LCA fra tidligere år. For stor elektrisk reduseres utslippsfaktoren.

MMG har tidligere hatt begrenset tilgang til LCA-er for hybridbiler. Datagrunnlaget er forbedret i 2025 gjennom tilgang til analyser for både medium og stor hybrid. For liten hybrid er utslippsfaktoren estimert til 90 prosent av utslippene for medium hybrid.

For perioden 2019 til 2024 ble LCA for A6 med mild hybrid benyttet for kategorien medium hybrid. For liten og stor hybrid ble utslippene beregnet med en forutsetning om at batteriet utgjorde 6 prosent av bilens totalvekt. Dette ga en fordeling der 94 prosent av utslippene ble hentet fra fossil drivlinje og 6 prosent fra elektrisk drivlinje. LCA-en for A6 med mild hybrid er omklassifisert til dieselbil i 2025, ettersom modellen ikke klassifiseres som en full plug in hybrid. Med tilgang til LCA for både medium og stor

hybrid har MMG i 2025 gått bort fra den tidligere metoden basert på antakelsen om 6 prosent batterivekt. Endringen er ikke korrigert historisk, basert på en vesentlighetsvurdering.

I tillegg til utslipp knyttet til produksjonen av biler vi selger, inkluderes også salg av dekk og felg. Data hentes fra importør- og innkjøpssystemene og omfatter innkjøpte dekk og felger utover det som leveres med bilen fra fabrikk. Felger rapporteres i kilo stål og aluminium. Antall dekk omregnes til kilo basert på gjennomsnittsvekt per dimensjon. Der innkjøpte felger mangler vektdata, estimeres dette basert på gjennomsnittsvekt og prosentvis fordeling mellom aluminium og stål.

I Norge og Sverige omfatter datagrunnlaget deler som er kjøpt både via importør og direkte fra andre leverandører til egneide forhandlere. For Baltikum inkluderes kun salg av dekk og felger fra importør. For 2025 er det gjort et estimat basert på innkjøp i 2024, justert for vekst i totalmarkedet i 2025. Det foreligger fortsatt begrenset datagrunnlag for øvrige deler og tilbehør, noe som begrenser muligheten for å inkludere flere varegrupper. Arbeidet med å forbedre datagrunnlaget pågår.

Vannforbruk fra Bildusjens aktiviteter er inkludert fra 2023.

Som i tidligere år er gassdrevne biler ikke inkludert i beregningene, da salget av disse bilene utgjør en uvesentlig andel av totalt antall solgte biler i 2025.

**Kategori 3: Drivstoff- og energirelaterte aktiviteter**

Kategori 3 synliggjør oppstrømsutslipp knyttet til energiforbruket som rapporteres i scope 1 og 2. Dette inkluderer blant annet well-to-tank-utslipp fra fossilt drivstoff og elektrisitet, og viser klimaeffekten som oppstår før energien tas i bruk i virksomheten.

**Kategori 4: Oppstrøms transport og distribusjon**

GHG-protokollen definerer kategori 4 som utslipp fra transport og distribusjon av varer og tjenester som virksomheten kjøper, før disse når virksomhetens egne lokasjoner. For MMG omfatter dette transport og distribusjon av både biler og deler som utført av eksterne aktører. Oppstrøms transport inkluderer sjøtransport, veitransport og jernbanetransport.

For Norge rapporteres utslipp fra dele- og nybiltransport basert på data fra Kinver Green, som beregner utslipp fordelt på transportmiddel. Utslipp fra sjøtransport er beregnet basert på antall nye biler fraktet fra Bremerhaven til Oslo og Drammen i 2025. Tidligere år er det lagt til grunn en distanse på 487 nautiske mil fra Bremerhaven til Oslo. Basert på oppdaterte estimater benyttes nå 450 nautiske mil for transporter til Drammen og 430 nautiske mil for transporter til Oslo.

Historisk har en gjennomsnittlig bilvekt på 1.400 kg vært brukt for perioden 2019–2024. Dette har resultert i for lave beregnede transportutslipp, ettersom snittvekten har økt betydelig som følge av elektrifisering. For 2025 er det derfor utarbeidet et estimat for gjennomsnittsvekt basert på de mest solgte bilmodellene i Møller Bil Norge. Det er også utarbeidet et estimat for gjennomsnittsvekten per bil for perioden 2019–2024,

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**Metodeskriv**

basert på utviklingen i elbilandelen. Dette er benyttet i en historisk tilbakeregning av utslipp fra båttransport for hele perioden. For Møller Sportsbiler er de samme forutsetningene som for Møller Bil Norge lagt til grunn.

For Sverige er utslipp fra vei- og jernbanetransport av nye biler inkludert basert på data fra leverandør. Hele perioden 2019–2024 er korrigert, ettersom utslipp knyttet til transport utover til våre egneide forhandlere tidligere feilaktig var inkludert. Utslippene for 2024 er også justert for agentbiler, der transportutslipp for disse bilene er ekskludert, i tråd med samme prinsipp som for agentbiler i kategori 1 og 11. Historiske utslipp for perioden 2019-2024 er ikke justert for agentbiler på bakgrunn av en vesentlighetsvurdering.

Deletransport er også inkludert for 2025, basert på faktisk vekt og gjennomsnittlig distanse per forsendelse. Utslipp knyttet til deletransport er ikke rekalkulert for perioden 2024-2019, basert på en vesentlighetsvurdering. Sjøtransport for Sverige er ikke inkludert, verken i 2025 eller historisk.

Oppstrøms transportutslipp fra biler og deler i Baltikum er inkludert basert på rapporter på utslipp fra transportleverandør, fordelt på transportmiddel.

**Kategori 5: Avfall**

Kategori 5 omfatter utslipp fra håndtering og behandling av avfall generert i MMGs virksomhet, inkludert både farlig og ikke farlig avfall. Relevante avfallsfraksjoner er inkludert for alle konsernets markeder.

For Norge, Sverige og Baltikum rapporteres avfall fordelt på avfallstype og behandlingsmetode. I



Norge og Sverige hentes data fra leverandørens årsoppgaver, som dekker alle MMGs fysiske lokasjoner. For 2025 er det mottatt en mer detaljert avfallsrapport for Norge, noe som gir høyere presisjon i datagrunnlaget. I Baltikum rapporteres avfall basert på inngående fakturaer. Dette gir et mindre detaljert datagrunnlag enn i de øvrige landene.

**Kategori 6: Forretningsreiser**

Scope 3 kategori 6 omfatter utslipp fra forretningsreiser gjennomført av MMGs ansatte med transportmidler MMG ikke har operasjonell kontroll over. Kategorien gjelder også hotellovernattinger.

For Norge, ekskludert Møller Sportsbiler, rapporteres utslipp fra fly og hotellovernattinger basert på årsrapport fra leverandør. For Møller Sportsbiler, Sverige og Baltikum er hentes data fra reiseregning- eller regnskapssystem.

**Kategori 11: Bruk av solgte produkter**

Scope 3 kategori 11 omfatter utslipp i bruksfasen for alle bilene MMG selger, i tråd med definisjonen i GHG-protokollen.

For nye biler følger metodikken samme kategorisering etter størrelse og drivlinje som i kategori 1. Alle nye biler antas å ha en levetid på 200 000 kilometer, basert på livssyklusanalyser fra fabrikk. For fossile og hybride biler brukes selskapsspesifikke utslippsfaktorer basert på gjennomsnitt av tilgjengelige livssyklusanalyser (LCA-er) innen hver kategori.

For elektriske biler baseres beregningene ikke utelukkende på livssyklusanalyser. Årsaken er at EU27 miksen som ligger til grunn for LCA ene, ikke vurderes som representativ for faktisk elektrisitet i MMGs markeder. Gjennomsnittlig WLTP forbruk er hentet fra 13 LCA-er og gir

kilowattimer per kilometer innen hver kategori. Dette omregnes deretter til utslipp ved hjelp av utslippsfaktorer for elektrisitet i hvert av MMGs markeder.

MMG selger også brukte biler. For konsernets egne bilmerker inngår utslippene i klimaregnskapet det året bilen først ble registrert. Dette er for å unngå dobbelttelling når bilen selges brukt senere. For bruktbiler som ikke tidligere er registrert som nye av MMG, inkluderes utslipp fra bilens gjenværende levetid i kategori 11. Fremmedmerker inngår i alle MMGs markeder, mens importerte fremmedmerker kun inkluderes for Møller Bil Norge.

Det legges til grunn en total levetid på 200 000 kilometer, hvor gjennomsnittlig kilometerstand ved salg trekkes fra for å beregne gjenværende levetid. Norge, Sverige og Baltikum bruker faktisk gjennomsnittlig kilometerstand på solgte fremmedmerker. For Møller Sportsbiler brukes estimat for Møller Bil Norge.

For perioden 2019-2024 ble det ikke skilt mellom fremmedmerker etter drivlinje. Det ble derfor benyttet utslippsfaktorer basert på gjennomsnittlige utslipp per kilometer per land, på tvers av alle drivlinjer. For 2025 er det innhentet mer detaljerte data på fremmedmerker fordelt på drivlinje, som legges til grunn for beregningen av utslippene. Endringen er også tilbakeregnet til 2024.

Som tidligere år, er gassdrevne biler er ikke inkludert i beregningen for nye biler, da salg av disse bilene utgjør en uvesentlig andel av totalt antall solgte biler i 2025.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

**Metodeskriv****Selskapsspesifikke utslippsfaktorer**

Utslippsfaktor	kgCO <sub>2</sub> e/ enhet	Kilder
<b>1. Innkjøpte varer og tjenester</b>		
Kompaktbil (diesel, liten)	7 050	Gjennomsnitt av LCA for A3 og Q2
Kompaktbil (diesel, medium)	9 017	Gjennomsnitt av LCA for A6, A5, Tiguan, Passat, Caddy Kasten og Caddy Kombi
Kompaktbil (diesel, stor)	9 067	Gjennomsnitt av LCA for Crafter og Multivan
Kompaktbil (bensin, liten)	6 233	Gjennomsnitt av LCA for A1, A3 og Q2
Kompaktbil (bensin, medium)	9 533	Gjennomsnitt av LCA for A6, Q3 og Tiguan
Kompaktbil (bensin, stor)	12 300	LCA for Q8
Kompaktbil (hybrid, liten)	12 870	90% av LCA for kompaktbil (hybrid, medium)
Kompaktbil (hybrid, medium)	14 300	LCA for Q3
Kompaktbil (hybrid, stor)	16 000	LCA for A5
Kompaktbil (elektrisk, liten)	14 400	LCA for ID.3
Kompaktbil (elektrisk, medium)	20 900	Gjennomsnitt av LCA for A6, e-tron GT, Q4, Q6, ID.4 og ID.7
Kompaktbil (elektrisk, stor)	19 333	Gjennomsnitt av LCA for Q8, ID.Buzz Cargo og ID.Buzz Pro
<b>11. Bruk av solgte produkter</b>		
Kompaktbil (diesel, liten)	26 500	Gjennomsnitt av LCA for A3 og Q2
Kompaktbil (diesel, medium)	31 000	Gjennomsnitt av LCA for A6, A5, Tiguan, Passat, Caddy Kasten og Caddy Kombi
Kompaktbil (diesel, stor)	49 833	Gjennomsnitt av LCA for Crafter og Multivan
Kompaktbil (bensin, liten)	30 833	Gjennomsnitt av LCA for A1, A3 og Q2
Kompaktbil (bensin, medium)	38 933	Gjennomsnitt av LCA for A6, Q3 og Tiguan
Kompaktbil (bensin, stor)	48 300	LCA for Q8
Kompaktbil (hybrid, liten)	17 460	90% av LCA for kompaktbil (hybrid, medium)
Kompaktbil (hybrid, medium)	19 400	LCA for Q3
Kompaktbil (hybrid, stor)	22 400	LCA for A5

**DATAINNSAMLINGSVERKTØY**

- **Esave:** Scope 1 og 2
- **Kinver Green:** Scope 3, kategori 4
- **Nettside Audi LCA:** Scope 3, kategori 1 og 11
- **Nettside Volkswagen LCA:** Scope 3, kategori 1 og 11
- **Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV):** Scope 3, kategori 1 og 11
- **AutoTyrimal:** Scope 3, kategori 1 og 11
- **Berg Hansen:** Scope 3, kategori 6

**KILDER**

- **AIB (2024):** Association of Issuing Bodies (AIB), 2024. *European Residual Mixes: Results of the 2023 Calculation*. Association of Issuing Bodies, Brussels.
- **DESNZ (2025):** Department for Energy Security and Net Zero (DESNZ), 2025. *UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting 2025*. London: UK Government.
- **IEA (2025):** International Energy Agency (IEA), 2025. *Emission Factors Database*. Paris: International Energy Agency.
- **Ecoinvent 3.12:** Wernet, G., Bauer, C., Steubing, B., Reinhard, J., Moreno-Ruiz, E., & Weidema, B., 2016. *The ecoinvent database version 3 (part I): overview and methodology*. The International Journal of Life Cycle Assessment.
- **Energimyndigheten (2024):** Energimyndigheten, 2024. *Drivmedelsfaktorer och växthusgasutsläpp från drivmedel*. Swedish Energy Agency, Eskilstuna.
- **Idemat (2023):** Delft University of Technology, 2023. *Idemat Database for Environmental Impact of Materials and Products*. Delft: Faculty of Industrial Design Engineering, TU Delft.
- **SSB (2024):** Statistisk sentralbyrå (SSB), 2024. *Utslippsfaktorer og energistatistikk for Norge*. Oslo: Statistics Norway.

Merk: Referanselisten er ikke komplett, men inneholder de viktigste kildene brukt i klimaregnskapet.

**BÆREKRAFT 2025****Generelle opplysninger**

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

**Miljø og klima**

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

**Sosiale forhold**

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

**Forretningsatferd**

- G1 Forretningsatferd

**Metodeskriv klimaregnskap 2025**

Selskap i Møller Mobility Group

# Uavhengig verifisering av klimaregnskap 2025

Møller Mobility Group har siden 2020 rapportert et fullverdig og eksternt utarbeidet klimaregnskap for hele selskapets virksomhet i tråd med GHG-Protokollen.

Klimaregnskapet for 2025 er attestert av PwC.



Til styret i Møller Mobility Group AS

## Uavhengig uttalelse vedrørende Møller Mobility Group AS sitt klimaregnskap for 2025

Vi har utført et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet, i forbindelse med Møller Mobility Group AS sitt klimaregnskap for året som ble avsluttet 31. desember 2025, gjengitt i års- og bærekraftsrapporten for 2025, bestående av rapportering av Klimagassutslipp i tabell «Årlige klimagassutslipp Møller Mobility Group oppsummert per kategori 2019-2025» i kapittel E1 Klima og tilhørende forklarende opplysninger i avsnittet «Metodeskriv klimaregnskap 2025».

De gjeldende kriteriene som klimaregnskapet har blitt vurdert mot er The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard (kriterie), anvendt som beskrevet i avsnittet «Metodeskriv klimaregnskap 2025» i års- og bærekraftsrapporten for 2025. The Greenhouse Gas Protocol – A Corporate Accounting and Reporting Standard er tilgjengelig på <https://ghgprotocol.org/corporate-standard>.

**Ledelsens ansvar**

Ledelsen er ansvarlig for utarbeidelsen av klimaregnskapet og for at klimagassutslippene er beregnet og rapportert i samsvar med de gjeldende kriterier. Dette ansvaret omfatter utforming, gjennomføring og opprettholdelse av de interne kontrollene som er relevante for utarbeidelsen av et klimaregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken på grunn av misligheter eller feil.

Kvantifisering av klimagasser har en iboende usikkerhet som skyldes at fastsettelse av utslippsfaktorer og verdier som er nødvendige for å kombinere utslipp av ulike gasser, er basert på ufullstendig vitenskapelig kunnskap.

**Vår uavhengighet og kvalitetsstyring**

Vi har overholdt kravene om uavhengighet og etikk slik det kreves i lov og forskrift i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), som bygger på de grunnleggende etiske prinsippene om integritet, objektivitet, faglig kompetanse og tilbørlig aktsomhet, konfidensialitet og profesjonell atferd.

Vi anvender internasjonal standard for kvalitetsstyring (ISQM) 1 «Kvalitetsstyring for revisjonsforetak som utfører revisjon eller forenklet revisorkontroll av regnskaper, eller andre attestasjonsoppdrag eller beslektede tjenester», og opprettholder et omfattende system for kvalitetskontroll inkludert dokumenterte retningslinjer og prosedyrer vedrørende etterlevelse av etiske krav, faglige standarder og gjeldende lovmessige og regulatoriske krav.

**Våre oppgaver og plikter**

Vår oppgave er å avgi en uttalelse som gir moderat sikkerhet om klimagassutslippene som presentert i klimaregnskapet på grunnlag av handlingene vi har utført og bevisene vi har hentet inn. Vi har utført vårt attestasjonsoppdrag i samsvar med den internasjonale standarden for attestasjonsoppdrag 3410 (ISAE 3410). Attestasjonsuttalelser om klimagassrapporter, utgitt av International Auditing and Assurance Standards Board. Denne standarden krever at vi planlegger og gjennomfører dette oppdraget for å oppnå moderat sikkerhet for hvorvidt klimaregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

Et attestasjonsoppdrag med moderat grad av sikkerhet i samsvar med ISAE 3410, innebærer å vurdere om Møller Mobility Group AS sitt bruk av de gjeldende kriteriene som grunnlag for utarbeidelsen av klimaregnskapet er hensiktsmessig ut fra omstendighetene, vurdere risikoene for vesentlig feilinformasjon i klimaregnskapet, enten det skyldes misligheter eller feil, adressere de anslåtte risikoene på en hensiktsmessig måte etter omstendighetene, og å evaluere den generelle presentasjonen i klimaregnskapet. Et attestasjonsoppdrag med moderat grad av sikkerhet er av et betydelig mindre omfang enn et attestasjonsoppdrag med betryggende grad av sikkerhet. Dette gjelder både

PricewaterhouseCoopers AS, org.no: 987 009 713 MVA, Statsautoriserte revisorer, medlemmer av Den norske Revisorforening og autorisert regnskapsførererselskap  
Advokatfirmaet PricewaterhouseCoopers AS, Org.no: 988 371 084 MVA, Medlemmer av Advokatforeningen, advokatfirmaet@pwc.com  
PwC Tax Services AS, Org.no: 962 066 321 MVA, Autorisert regnskapsførererselskap, Medlem av Regnskap Norge

Dronning Eufemias gate 71, Postboks 748 Sentrum, NO-0106 Oslo, T: 02316 (+47 952 60 000) www.pwc.no

risikovurderingshandling, herunder forståelsen av internkontroll, og handlingene som utføres for å adressere de vurderte risikoene.

De utførte handlingene er basert på vårt profesjonelle skjønn og har omfattet forespørsler, inspeksjon av dokumenter, analytiske kontrollhandlinger, evaluering av om kvantifiseringsmetoder og rapporteringsprinsipper er hensiktsmessige og kontroll av samsvar med underliggende materiale. Ved utføring av handlingene som er nevnt ovenfor, har vi under hensyn til omstendighetene rundt oppdraget:

- Gjennom forespørsler opparbeidet oss en forståelse av Møller Mobility Group AS sitt kontrollmiljø og informasjonssystemer som er relevante for kvantifisering og rapportering av utslipp, men har ikke evaluert utformingen av bestemte kontrollaktiviteter, innhentet bevis for gjennomføringen av disse eller testet om de fungerer effektivt.
- Evaluert om Møller Mobility Group AS sine metoder for beregning av estimater er hensiktsmessige og om de er anvendt på en konsistent måte, herunder vurdert kilder for konverteringsfaktorer og om disse er korrekt anvendt.
- Gjennomført analytiske handlinger og forespørsler for å vurdere utslippskildenes fullstendighet, metodene for innsamling av data, kildeoplysnings og relevante forutsetninger.
- Utført substans testing på et utvalgt grunnlag av scope 1, scope 2 og scope 3 utslipp for å kontrollere at data er riktig målt, registrert, samlet og rapportert. Testprosedyrene ble valgt basert på utslippskildenes bidrag til totale utslipp og vår forståelse av risikoen for vesentlige feil i målinger og rapportering av utslipp.

Handlingene som utføres ved et attestasjonsoppdrag med moderat grad av sikkerhet varierer i art og tidspunkt fra, og er av et mindre omfang enn handlingene som utføres ved et attestasjonsoppdrag med betryggende grad av sikkerhet. Følgelig er graden av sikkerhet som oppnås ved et attestasjonsoppdrag som skal gi moderat sikkerhet, betydelig lavere enn ved et attestasjonsoppdrag som skal gi betryggende sikkerhet. Vi avgir derfor ingen attestasjonsuttalelse som gir betryggende sikkerhet for hvorvidt Møller Mobility Group AS sitt klimaregnskap i det all vesentlige er utarbeidet i samsvar med de gjeldende kriteriene.

Etter vår mening er innhentet bevis tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

**Konklusjon**

Basert på handlingene vi har utført og bevisene vi har innhentet, har vi ikke blitt oppmerksom på noe som tilsier at Møller Mobility Group AS sitt klimagassutslipp i klimaregnskapet for året som ble avsluttet 31. desember 2025, ikke i det all vesentlige er utarbeidet i samsvar med The Greenhouse Gas Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard, anvendt som beskrevet i avsnittet «Metodeskriv klimaregnskap 2025».

Oslo, 16. april 2026  
**PricewaterhouseCoopers AS**

Vidar Lorentzen  
Statsautorisert revisor

## BÆREKRAFT 2025

## Generelle opplysninger

- Styring og kontroll
- Aktsomhetsvurderinger
- Strategi og forretningsmodell
- Dobbel vesentlighet
- Styrende dokumenter

## Miljø og klima

- E1 Klima
- E2 Forurensning
- E5 Ressursbruk og sirkularitet

## Sosiale forhold

- S1 Egne ansatte
- S2 Arbeidere i verdikjeden
- S3 Berørte lokalsamfunn
- S4 Kunder og sluttbrukere

## Forretningsatferd

- G1 Forretningsatferd

## Metodeskriv klimaregnskap 2025

Selskap i Møller Mobility Group

# Selskaper i Møller Mobility Group per 31.12.2025

SELSKAP	LAND	ORG. NR.
<b>Møller Mobility Group AS (morselskap)</b>	NO	984 599 730
Møller Synergi AS	NO	974 784 556
Hyre Mipco AS	NO	930 231 738
<b>Wash Group Holding AS</b>	NO	926 916 491
Laserwash AS	NO	925 173 541
Bilvask AS	NO	928 458 652
Vaskehaller AS	NO	925 173 606
Bildusjen AS	NO	925 173 711
<b>Møller Digital AS</b>	NO	918 320 547
Møller Digital Baltic SIA	LV	502 034 671 01
<b>Hyre AS</b>	NO	918 719 601
Hyre AB	SE	559370-4645
Hyre ApS	DK	429 914 81
LetsGo A/S	DK	424 958 24
LetsGo Fleet Systems ApS	DK	360 361 84
<b>Harald A. Møller AS</b>	NO	943 733 988
Iseveien Services AS	NO	912 569 586
Moller Baltic Import SE	LV	401 031 762 83
<b>Møller Bil AS (holdingselskap)</b>	LV	986 130 861
Møller Bil Øst AS	NO	917 805 717
Møller Bil Vest AS	NO	928 481 638
Møller Bil Romerike AS	NO	964 995 923
Møller Bil Bryn AS	NO	976 547 551
Møller Bil Bruktbil AS	NO	930 013 110
Møller Bil Sør-Rogaland AS	NO	933 625 583

SELSKAP	LAND	ORG. NR.
Møller Bil Bergen AS	NO	834 083 922
Møller Bil Vestfold AS	NO	946 967 874
Møller Bil Haugesund AS	NO	944 904 069
Møller Bil Trøndelag AS	NO	834 874 482
Møller Bil Innlandet AS	NO	976 951 336
Møller Sportsbiler Oslo AS	NO	977 365 422
Møller Sportsbiler Asker og Bærum AS	NO	919 453 273
Møller Sportsbiler Gardermoen AS	NO	921 171 935
Møller Medvind AS	NO	919 036 656
Møller Bilskolen AS	NO	934 379 993
SIA Moller Auto Latvia	LV	400 030 551 04
SIA Moller Auto Krasta	LV	400 035 701 84
SIA Moller Auto Ventspils	LV	412 030 104 45
SIA Moller Auto	LV	401 038 471 87
SIA Moller Auto Outlet	LV	402 034 531 48
SIA Moller Auto Baltic	LV	402 032 510 94
SIA Moller Auto Insurance Services	LV	402 034 531 86
UAB Moller Auto	LT	110 430 994
UAB Moller Auto Keturi Ziedai	LT	224 234 070
Moller Auto Tallinn OÜ	EE	101 955 13
Moller Auto Pärnu OÜ	EE	109 319 69
Moller Auto Viru OÜ	EE	111 314 78
Möller Bil Sverige AB	SE	556298-7510
Möller Sportbilar AB	SE	556384-6590

## Tilknyttede selskap

Volkswagen Møller BilFinans AS	NO	992 873 183
Mitt Dekkhotell AS	NO	997 808 266

# Møller Mobility Group

## Møller Mobility Group

Frysjavaeien 31  
Postboks 6671  
0609 Etterstad  
+47 24 03 33 00  
moller.no