



1. Om denna rapport

Denna rapport uppfyller Einride AB (publ):s lagstadgade skyldighet enligt den svenska årsredovisningslagen. Rapporten omfattar Einride AB (publ) och konsoliderade dotterbolag¹ för perioden 1 januari till 31 december 2025, med jämförelsetal för räkenskapsåret 2024 där sådana finns tillgängliga.

“Einride” i denna rapport avser hela koncernen. Einride omfattas inte av Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Rapporten är dock strukturerad med inspiration från VSME Comprehensive Module och en preliminär dubbel väsentlighetsanalys (DMA) har utarbetats för att fastställa rapportens omfattning. Hållbarhetsrapporten lämnas skild från årsredovisningen.

¹ Dotterbolagen finns listade i not 29 i Årsredovisningen.

2. Verksamhetsöversikt

Einride är en global ledare inom digital, elektrisk och autonom vägtransport och tillhandahåller tekniklösningar till transportköpare för att kostnadseffektivt ställa om deras logistik till elektrisk och autonom drift. Einride grundades i Sverige 2016 och ställer om vägtransportbranschen med sin digitala fraktplattform ("Saga") och sitt autonoma körsystem ("Einride Driver"), som drivs av artificiell intelligens ("AI") och maskininlärning ("ML").

Einrides egenutvecklade lösningar stöder vägtransportbranschen i dess omställning till digital, elektrisk och autonom verksamhet och distribueras genom ett Freight-Capacity- as-a-Service-erbjudande ("FCaaS"). Koncernens teknik används för att hantera alla delar av transporttjänsten som är nödvändiga för att elektrifiera, automatisera och förbättra verksamheten, inklusive fordon, föraravtal och andra kompletterande operativa tjänster. Koncernens lösningar tillhandahålls även genom en Software-as-a-Service-modell ("SaaS"), där kunderna kan använda den fordonsoberoende teknikplattformen och det autonoma körsystemet för att optimera, digitalisera och automatisera sina fordonsflottor för maximal effektivitet.

Genom den AI-drivna digitala fraktplattformen Saga, som samordnar och optimerar hela det ekosystem som krävs för elektrisk och autonom drift, leder Einride branschens omställning mot en mer kostnadseffektiv, säkrare och renare framtid.

Hittills har Einride driftsatt och driver en av världens största flottor av elektriska tunga fordon, utvecklat ett ledande nätverk för laddningsinfrastruktur och blivit det första företaget i världen² som kör förarfria autonoma tunga fordon på allmänna vägar. Einrides verksamhet är helt integrerad med den digitala plattformen Saga, som möjliggör avancerad digital planering med elektriska och autonoma tunga fordon samt laddningsinfrastruktur. På så sätt hanteras den marknadsfragmentering, de höga utsläppen och den arbetskraftsbrist som fortsätter att påverka vägtransportbranschen. I december 2025 hade koncernens fordon kört över 22 miljoner elektriska km, genomfört mer än 450 000 transporter och minskat koldioxidutsläppen med över 25 000 ton, och uppnått en punktlighet på 99,7 % i verksamheten³.

Einrides elektriska, intelligenta och autonoma vägtransportlösningar representerar en transformativ förändring inom tung vägtransport. Från lokal distribution till långdistanstransporter gör koncernens transportlösningar det möjligt för kunderna att sänka sina transportkostnader och minska koldioxidutsläppen i sin verksamhet samtidigt som de förbättrar den operativa effektiviteten.

² Enligt ledningens kännedom

³ I enlighet med avtalat tjänstenivåavtal, Q1 2025.

2. Verksamhetsöversikt

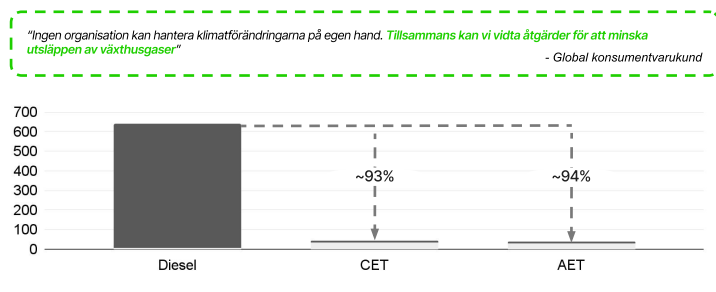
Einride har också börjat utforska ett komplementerande affärsområde där koncernens befintliga teknikplattform kan ha dubbla användningsområden. Einrides autonoma körsystem är fordonsoberoende och kan användas på flera plattformar utöver Einrides egna eldrivna lastbilar. Detta inkluderar eldrivna lastbilar som möjliggör autonom transport av kritiska förnödenheter i landsbygdsområden (dvs. leverans av mat och medicin till platser som vårdhem och äldreboenden i fredstid samt militärlogistik i krigstid). Detta förändrar inte det faktum att Einride är och förblir ett teknikföretag vars primära uppdrag är att driva på övergången till elektrisk och autonom vägtransport.

Hållbarhet är kärnan i Einrides verksamhet. Intäkterna genereras genom att hjälpa kunderna att övergå från ineffektiv och ohållbar dieselverksamhet till ren, effektiv och säkrare elektrisk och autonom verksamhet. Einrides verksamhet ökar den totala energieffektiviteten och minskar utsläppen. Det primära nyckeltalet för påverkan är minskningen av kundernas klimatutsläpp, i linje med SDG 13.

Einride är föregångare genom att minska koldioxidutsläppen i en av världens mest förorenande branscher

Miljö

CO₂ emissions by vehicle type, kg CO₂ per day



"Ingen organisation kan hantera klimatförändringarna på egen hand. Tillsammans kan vi vidta åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser"

- Global konsumentvarukund

Einride minskar transportrelaterade koldioxidutsläpp med upp till 93 %¹ genom införandet av elfordon

En minskning av koldioxidutsläppen med upp till 94 %¹ kommer vara möjlig med självkörande elfordon

Genom Einrides tjänster har utsläppen minskat med mer än 25 000 ton koldioxidekvivalenter fram till december 2025²

Anmärkning: 1) Baserat på 500 km/dag (16 ton nyttolast), 7 dagar/vecka (tonkilometerparitet). AET antas ha ett 10 % mindre batteri och 10 % lägre driftsutsläpp än en CET (eActros 600) tack vare sin konstruktion och optimerad autonom drift. Dessutom antas möjlighet att använda grön energi. 2) Baserat på genomsnittliga nationella elnätsmixar.

Socialt

- ✓ Genom att göra det möjligt för mindre transportföretag att gå över till eldrift bidrar Einride till en branschomfattande omställning genom samarbete
- ✓ Einride påskyndar utvecklingen mot hållbara och klimatrelianta samhällen genom att minska beroendet av fossila bränslen, vilket ger den dubbla fördelen av renare luft och mindre buller
- ✓ Genom att integrera energilagringssystem i sitt laddningsutbud minskar Einride belastningen på elnätet och hjälper samhällen att ställa om till renare och mer tillförlitlig transport och energiproduktion

Bolagsstyrning

- ✓ Einride har en nolltoleranspolicy mot korruption som omfattar ett heltäckande program med utbildning, lättillgängliga resurser och lämpliga påminnelser under perioder med hög risk
- ✓ En öppen rapportering av koldioxidutsläpp säkerställer mer tillförlitlig hållbarhetsinformation från företagen
- ✓ Einride bidrar till utvecklingen av en infrastruktur som präglas av kvalitet, tillförlitlighet, hållbarhet och motståndskraft.

Related UN Sustainable Development Goals

3. Bolagsstyrning

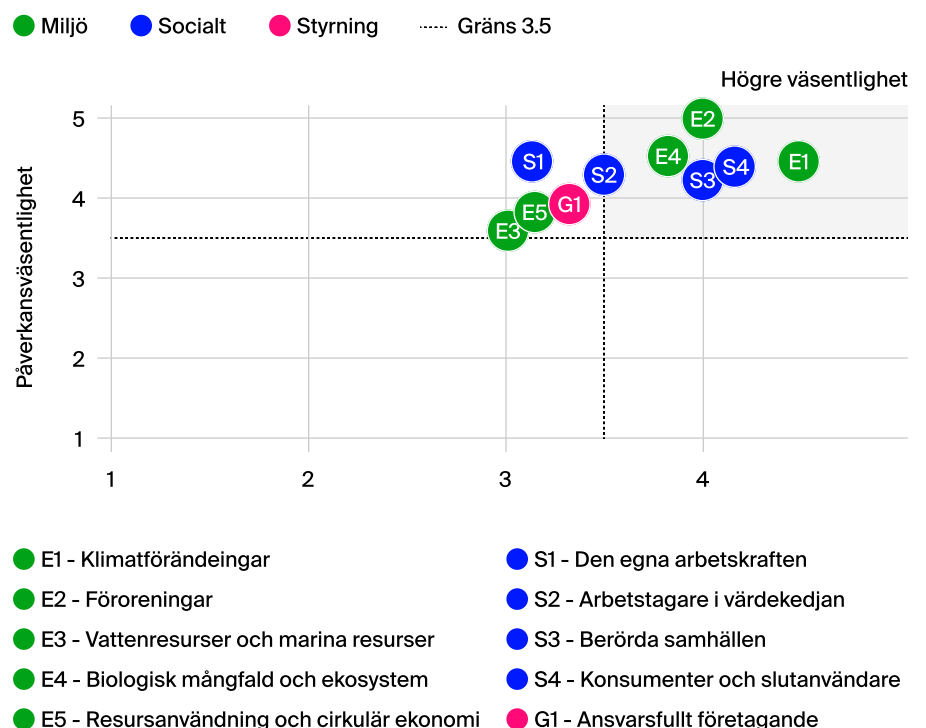
Styrelsen utövar tillsyn över koncernens ESG-resultat (Environmental, Social and Governance), granskar den årliga reviderade hållbarhetsrapporten och integrerar ESG-prioriteringar i formella styrelseöverläggningar. Centralt i koncernens ramverk för bolagsstyrning är den av styrelsen antagna uppförandekoden, som fungerar som det normgivande ramverket för hantering av etiska och sociala risker. För att stödja transparens och ansvarsskyldighet upprätthåller koncernen en externt hanterad, anonym visselblåsarkanal för alla anställda. Koncernens åtagande tydliggörs ytterligare genom följande formella policyer:

- Uppförandekod
- Uppförandekod för affärspartners
- Antikorrupsionspolicy
- Policy för handelssanktioner och exportkontroll
- Policy för intressekonflikter
- Dataskyddspolicy
- Policy för informationssäkerhet (Einride är certifierat enligt ISO 27001)

4. Dubbel väsentlighetsanalys

Einrides preliminära dubbla väsentlighetsanalys ("DMA") utvärderade frågeställningar inom den egna verksamheten och värdekedjan utifrån både påverkan och finansiell väsentlighet. Påverkan utvärderas utifrån omfattning, räckvidd och oåterkallelighet. Finansiell väsentlighet bedöms utifrån sannolikhet för förekomst och potentiell omfattning av effekter på kort, medellång och lång sikt.

Med tanke på Einrides affärsmodell kommer de högsta möjlighetspoängen från kategorin klimatförändringar (E1), där övergången till eldriven godstransport på väg är kärnverksamheten. Kategorin föroreningar (E2) innebär också en betydande möjlighet, särskilt i städer där utsläppsfria zoner blir allt vanligare, vilket också skapar en positiv inverkan för de samhällen där Einride är verksamt (S3). Den lägre bullernivån hos eldrivna lastbilar har också gett Einrides kunder möjligheten att utföra leveranser utanför rusningstid på natten eller tidigt på morgonen. På medellång och lång sikt innebär klimatförändringarna också växande risker för ekonomin som helhet, och därmed även för Einride. Extrema väderhändelser kan störa de godstransportnätverk Einride verkar inom medan en fortsatt uppvärmning innebär mer volatila råvarupriser och allt snabbare regleringsåtgärder som kommer att omforma kostnadsstrukturerna inom alla branscher koncernen betjänar. Som ett företag vars verksamhet är beroende av tillförlitlig fysisk infrastruktur och stabila marknader har koncernen ett direkt intresse av att frekvensen och allvaret hos dessa störningar begränsas.



Poäng 1-5. X-axeln: finansiell väsentlighet (maximum av risk- och möjlighetspoäng). Y-axeln: påverkansväsentlighet (maximum av negativa och positiva påverkanspoäng). Positioner för ämnen med samma poäng är något förskjutna för läsbarhet.

4. Dubbel väsentlighetsanalys

De identifierade riskerna relaterade till föroreningar (E2), vatten- och marina resurser (E3), biologisk mångfald och ekosystem (E4), cirkulär ekonomi (E5) samt arbetstagare i värdekedjan (S2) är huvudsakligen kopplade till utvinning av resurser och användning av batterier. Dessa risker mildras främst genom valet av litiumjärnfosfatbatterier (LFP), vilket undviker de mineraler som oftast förknippas med destruktiv utvinning och förorenande raffineringsprocessen, i kombination med smartare användning av batterier tack vare AI-optimering via Saga-plattformen, samt aktivt arbete med återanvändning av lastbilsbatterier i batterilagringssystem (BESS).

När det gäller arbetsstyrkan (S1) och ansvarsfullt företagande (G1) har båda dessa områden en kort tidshorisont för effekterna, vilket innebär att de identifierade effekterna förväntas visa sig tidigare än för miljöfrågor. Styrningsrelaterade risker (såsom mutor och dataläckage i samband med generativ AI) finns redan idag och hanteras genom aktiva riktlinjer snarare än genom långsiktiga strukturella förändringar. Effekterna inom de olika områdena beskrivs närmare i avsnitten nedan. Då DMA:n fortfarande är preliminär har inga siffrersatta mål antagits av styrelsen kopplad till den.

ESRS-ämne	Sammanfattning
E1 Klimatförändringar	Einrides centrala risk och främsta affärsmöjlighet.
E2 Förorening	Ersätta dieselavgaser och hantera uppströms kvarvarande effekter.
E3 Vatten och marina resurser	Indirekta effekter och leveranskedjan.
E4 Biologisk mångfald och ekosystem	Undvika destruktiv gruvdrift och minska buller.
E5 Resursanvändning och cirkulär ekonomi	Batteriers andra liv, återvinning och tillgångsmatchning.
S1 Egen personal	Välbefinnande, talang och den snabbväxande teknikmiljön.
S2 Arbetstagare i värdekedjan	Transportpartner och batteritillverkning.
S3 Berörda samhällen	Positiv inverkan på luftkvaliteten i städerna och minskat buller. Allmänhetens förtroende för självkörande fordon.
S4 Konsumenter och slutanvändare	Kundernas minskade koldioxidutsläpp, cybersäkerhet.
G1 Ansvarsfullt företagande	Korruptionsbekämpning, cybersäkerhet.

5. FN:s mål för hållbar utveckling

Einrides affärsmodell är direkt anpassad till flera av FN:s mål för hållbar utveckling (SDG) också känd som Agenda 2030. Tabellen nedan visar Einrides egen kartläggning av hållbarhetsmålen och identifierar var företagets verksamhet bidrar positivt.

SDG	Mål	Einrides bidrag
SDG 7	Hållbar energi för alla	Omställning av transportflottor för gods från fossila bränslen, utbyggnad av laddningsinfrastruktur och batterilagringslösningar som minskar belastningen på elnätet och stödjer en bredare utbyggnad av ren energi.
SDG 8	Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	Att göra det möjligt för mindre transportföretag att övergå till eldrift genom partnerskap, och hjälpa dem att övervinna finansiella och resursmässiga hinder. Övergången till eldrivna lastbilar minskar avsevärt buller och vibrationer för förarna, vilket förbättrar arbetsförhållandena. Autonom teknik skapar nya typer av roller, såsom fjärroperatörer.
SDG 9	Hållbar Industri, innovationer och infrastruktur	Einrides digitala plattform och autonoma lastbilar möjliggör smartare planering, intelligent rutt- och energioptimering samt utbyggnad av en robust transportinfrastruktur med låga utsläpp.
SDG 11	Hållbara städer och samhällen	Att möjliggöra övergången från diesel till elektriska alternativ minskar luft- och bullerföroreningarna i städerna, minskar beroendet av fossila bränslen och bidrar till hållbara, klimattåliga samhällen. Einride förespråkar och deltar i forskning om utsläppsfria logistikzoner i städerna.
SDG 12	Hållbar konsumtion och produktion	Att övergå från fossila bränslen till eldrift minskar direkt förbrukningen av icke-förnybara resurser. Optimering av godstransporter minskar onödig efterfrågan på fordon. Cirkulär ekonomi för batterier genom återanvändning i Battery Energy Storage Systems (BESS) och återvinningssamarbeten med OEM-tillverkare (Original Equipment Manufacturer) håller materialet i kretsloppet. Transparent CO2-rapportering möjliggör mer tillförlitlig hållbarhetsrapportering.
SDG 13	Bekämpa klimatförändringarna	Einrides kärnverksamhet gör det möjligt för kunderna att minska sitt koldioxidavtryck genom att övergå från fossila bränslen till elfordon. Företaget mäter sin klimatpåverkan främst genom den totala mängden CO2e som kunderna undviker (nedströms Scope 3). Detta är Einrides primära KPI för påverkan.
SDG 16	Fredliga och inkluderande samhällen	Ett robust antikorrupsionsprogram med nolltoleranspolicy, en anonym visseblåsarfunktion tillgänglig för anställda och externa parter samt en uppförandekod som fastställer tydliga normer för affärsuppförande stödjer ansvarsfull och transparent styrning internt och i hela leveranskedjan.

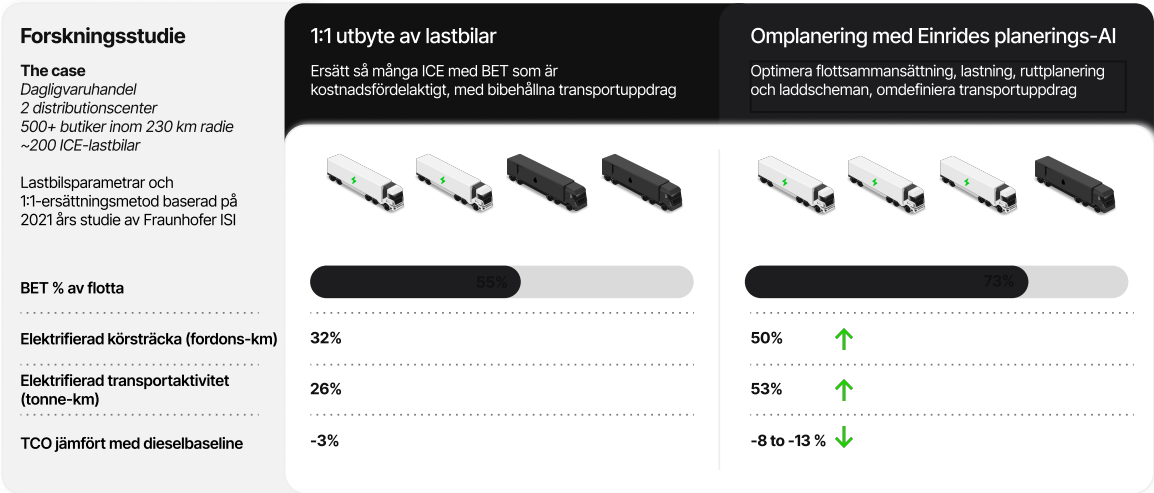
I praktiken är alla Einrides intäkter kopplade till ovanstående SDG 7, 9, 11 och 13.

6. Klimatstrategi

Godstransporter på väg är en av de svåraste sektorerna att minska koldioxidutsläppen i. Sektorns andel av de totala globala utsläppen ökar därmed också i takt med att andra delar av ekonomin övergår till renare lösningar.⁴ Att ta itu med godstransporter på väg är därför helt avgörande om samhället ska uppnå klimatmålen. AI-driven optimering och digitalisering kan göra omställningen till fossilfria vägtransporter mycket enklare. Genom användningen av Saga och Einride Driver hjälper Einride kunderna att ställa om sina dieselflottor till elektriska och autonoma flottor för att bli mer effektiva och hållbara. Det adresserar därmed både de ekonomiska och hållbara fördelarna med att minska koldioxidutsläppen från godstransporter.

Argumentet för optimering är lika viktigt som argumentet för elektrifiering. Ett vanligt antagande i samhällsdebatten är att övergången till eldrivna lastbilar kräver ett direkt ett-till-ett-byte av varje dieselfordon mot ett elektriskt. Forskning som Einride har genomfört tillsammans med Fraunhofer ISI, utmanar dock detta antagande. I denna banbrytande studie analyserades mer än 38 000 sändningar och driftsmönstren för över 200 lastbilar som betjänar en ledande tysk livsmedelskedja till mer än 500 platser inom en radie av 230 km från två distributionscentraler i Berlinområdet. Med hjälp av Einrides Saga-plattform kunde eldrivna lastbilar hantera upp till 85% av den totala nyttolasten och 54% av den totala körsträckan. Detta överträffade betydligt en enkel en-till-en-ersättningsstrategi, som endast nådde 57% respektive 32%. Det omplanerade systemet uppnådde också en minskning av de totala ägandekostnaderna på flottnivå med 8 till 13% jämfört med ett helt dieseldrivet system, beroende på utgångsläget. Studien visar att för större fordonsflottor kan AI-driven elektrifieringsplanering göra övergången både snabbare och billigare än vad konventionella tillvägagångssätt ger i handen.⁵

Optimering av transportflöden är nyckeln till elektrifiering



Studien stöttades med finansiering från REEL-projektet



6. Klimatstrategi

En separat studie genomförd i samarbete med Linköpings universitet och Einride bekräftade detta resultat på ett mer övergripande plan och visade att den kostnadsmässiga konkurrenskraften för eldrivna godstransporter ökar i takt med efterfrågan. Större fordonsflottor kan helt enkelt bättre optimera ruttplanering och fördelning av transporter, vilket i sin tur möjliggör en bättre balansering av efterfrågan och därmed en minimering av laddningstiderna. Just laddningstiderna är något som annars skulle göra eldrift mindre konkurrenskraftigt. I kombination med högre fordonstillgång och anpassad batteristorlek kan eldrivna godstransporter vara kostnadseffektiva även för långa sträckor på upp till 250 km. Det är också värt att notera att studien fann att tidigare litteratur inte i tillräcklig utsträckning hade beaktat potentialen för optimering av ruttplaneringen för eldrivna lastbilar och därför hade underskattat konkurrenskraften hos eldrivna godstransporter, särskilt på medellånga till långa sträckor.⁶

En ytterligare aspekt att beakta är utvecklingen för autonoma fordon. I takt med att godstransporterna övergår till självkörande teknik kommer driftskostnaderna att sjunka jämfört med manuellt körda lastbilar. Självkörande diesellastbilar skulle därmed kunna öka transportutsläppen dramatiskt. Einrides självkörande lastbilar är däremot eldrivna och därför utformade för att säkerställa att produktivitetsvinsterna med autonomi tillfaller ett utsläppsfritt system, inte ett som drivs med fossila bränslen. Genom att utforma förarhyttslösa autonoma lastbilar kan dessutom energianvändningen minskas ytterligare jämfört med konventionella lastbilar, eftersom förarhytten i sig medför högre vikt och energianvändning. Slutligen kan autonoma lastbilar leda till ytterligare effektivitetsvinster genom optimering av transportflöden, vilket minskar energiförbrukningen per transporterad ton.

Einride möjliggör koldioxidminskningar på upp till 93% för kunderna genom att drifta elfordonsflottor och Saga-plattformen⁷. För batteriförsörjningen använder Einride LFP-kemi (litiumjärnfosfat) via CATL, som inte innehåller kobolt eller nickel. Uttjänta lastbilsbatterier återanvänds i BESS-system, vilket minskar behovet av ny batteriproduktion. Samarbetet med OEM-tillverkare säkerställer återvinning i enlighet med EU:s regler om tillverkaransvar.

Einrides preliminära bedömning visar att företaget är väl positionerat för att vara fullt i linje med EU:s taxonomi. Nästan 100% av Einrides omsättning, investeringar och driftskostnader är kopplade till eldriven godstransport. Detta inkluderar att ersätta kundernas befintliga dieselbaserade transporter, utveckla programvara för hantering av eldriven godstransport, driva laddningsinfrastruktur och skapa elektriska autonoma godstransportlösningar. Dessutom är Einrides bedömning att koncernen följer principen om att inte orsaka betydande skada (Do No Significant Harm, DNSH) och uppfyller alla relevanta sociala skyddsåtgärder.

7 . Klimatrisker och möjligheter

Typ	Risk eller möjlighet	Einrides svar
Fysisk risk	Extrema väderförhållanden som stör fordonsdriften, leveranskedjorna och laddningsinfrastrukturen.	Erfarenheter från drift i olika klimat (Förenade Arabemiraten, Sverige, Norge). Saga kan omdirigera fordon med hjälp av väderdata i realtid. Strategiskt val av platser för laddningsstationer.
Övergångs risk	Försvagade klimatpolitiska åtgärder som bromsar kundernas omställning och ökar infrastrukturkostnaderna.	Långsiktiga avtal med välrenommerade kunder ger stabilitet. Övergången till el är också ett argument för att minska energianvändningen och beroendet totalt sett. Aktivt politiskt engagemang genom medlemskap i branschorganisationer och deltagande i forskningsprojekt.
Övergångs risk	Marknadens oro för funktionsfel i den nya tekniken för eldrivna lastbilar eller preferens för alternativa bränslen (HVO, biogas) minskar den tillgängliga marknaden.	Strategi med eldrivna lastbilar från flera tillverkare. Kundinriktade uppgifter om total ägandekostnad (TCO) och livscykelanalys som visar på batterieldrivna lastbilars överlägsenhet.
Möjlighet	Efterfrågan på verifierbar koldioxid-minskning inom godstransporter från stora logistik kunder.	Direkt medvind för verksamheten. Stora kunder ställs i allt högre grad inför krav på rapportering av utsläpp i leveranskedjan, vilket ökar efterfrågan på Einrides förvaltningstjänst.

8. Utsläpp av växthusgaser

Metodik: GHG Protocol. Scope 1 är aktivitetsbaserat. Scope 2 är platsbaserat. Scope 3 använder en hybridmetod: utgiftsbaserat för kategorierna 1, 2 och 4; aktivitetsbaserat för alla andra kategorier.

Intensitetsmått baserade på intäkter redovisas inte på grund av Einrides pågående notering på NYSE.

Mått	Räkenskapsåret 2025	Räkenskapsåret 2024	Enhet
Scope 1, direkta utsläpp	627	557	tCO2e
varav: diesel och HVO	603	332	tCO2e
varav: köldmedier	25	224	tCO2e
Scope 2, platsbaserat	2 335	3 079	tCO2e
varav: Tyskland (laddning av CET-fordon)	803	722	tCO2e
varav: Förenade Arabemiraten	509	n/a	tCO2e
varav: USA (Kalifornien)	349	903	tCO2e
Scope 3, totalt	8 293	5 989	tCO2e
Category 2: Kapitalvaror (lastbilar och laddningsinfrastruktur)	4 297	2 170	tCO2e
Kategori 1: Inköpta varor och tjänster	1 793	1 286	tCO2e
Kategori 6: Affärsresor	1,043	586	tCO2e
Kategori 3: Bränsle- och energiverksamhet	927	516 ⁸	tCO2e
Totalt växthusgasutsläpp	11 255	9 625	tCO2e
Intensitet per intäkt			kgCO2e/ EUR

Hotspot 1:
Kapitalvaror (Scope 3, kategori 2) – 4 297 tCO2e, 38,2% av det totala fotavtrycket

Detta är den enskilt största utsläppskategorin, och den ökade med 98% jämfört med föregående år. Den främsta drivkraften är utökningen av fordonsflottan 2025 till Förenade Arabemiraten och Europa, med fokus på tunga dragbilar, inklusive Mercedes eActros 600 och SANY EV490. Dessa modeller har betydligt större batteripaket än de lättare modeller som köptes in 2024, vilket resulterar i ett inbyggt koldioxidavtryck på cirka 160 tCO2e per enhet jämfört med cirka 60 tCO2e för den tidigare generationen. Detta är en nödvändig konsekvens av att skala upp de elektriskt tunga transporterna och kommer så småningom att resultera i lägre utsläpp när de tas i drift. Detta illustrerar också vikten av att optimera fordonsparkerna och drifta lastbilarna så mycket som möjligt.

⁸ Räkenskapsåret 2024, kategori 3, omräknat från 1 772 till 516 tCO2e efter att ett fel i utsläppsfaktorn upptäcktes under rapporteringen för räkenskapsåret 2025.

8. Utsläpp av växthusgaser

Hotspot 2:

Scope 2-el – 2 335 tCO₂e, 20,7% av det totala fotavtrycket

Trots en total minskning på 24% av Scope 2-utsläppen förblir detta den näst största hotspoten på grund av expansionen till koldioxidintensiva elnät. Tyskland är den största bidragsgivaren med 803 tCO₂e, vilket beror på att CET-fordonsflottan laddas i ett elnät med högre andel fossila bränslen. Förenade Arabemiraten bidrar med 509 tCO₂e (nätintensitet 0,419 kgCO₂e/kWh) och Kalifornien i USA bidrar med 349 tCO₂e. Däremot använder Sverige en jämförbar energimängd som Tyskland men genererar endast cirka 29 tCO₂e, vilket illustrerar den avgörande inverkan som elnätets sammansättning har på driftsutsläppen. Minskningen av elavtrycket i USA beror specifikt på att en stor kund har upphört med sin verksamhet. Vid laddning på olika platser som inte förvaltas av Einride finns inte alltid information om den faktiska elmixen tillgänglig. Det kan leda till att högre utsläpp rapporteras än vad som faktiskt är fallet.

Hotspot 3:

Inköpta varor och tjänster (Scope 3, kategori 1) – 1 793 tCO₂e, 15,9% av det totala fotavtrycket

Hotspot tillverkningsverktyg

Utsläppen i kategori 1 ökade med 39,4% jämfört med föregående år, främst på grund av att verksamheten ökade igen 2025 efter neddragningarna under 2024. De totala konsultkostnaderna speglade denna förändring och sjönk med 54 % under 2024 i samband med neddragningarna, följt av en kraftig ökning till 628 tCO₂e under 2025 då företaget ökade inköpen och anlitaandet av professionella tjänster för att möta nya marknadskrav. På samma sätt kan en betydande ökning observeras inom underhållsverktyg och utrustning till 169 tCO₂e. Denna ökning av utsläppen motverkades delvis av en minskning på 21% till följd av flytten till ett nytt huvudkontor och en minskning på 19,6% av den rapporterade påverkan genom övergången till de senaste CEDA 2025-utsläppsfaktorerna, som korrigerade tidigare datafördröjningar.

Affärsresor

Utsläppen från affärsresor ökade med 78% till 1 043 tCO₂e. Detta är en följd av att verksamheten återgick till mer normala aktiviteter efter 2024 års reserestriktioner som infördes pga besparingsskäl. Under 2025 fortsatte marknadsexpansionen och en företagsomfattande konferens anordnades, vilket ledde till högre utsläpp från affärsresor.

9. Energi

Mått	Räkenskapsåret 2025	Räkenskapsåret 2024	Enhet
Total energiförbrukning	19 756 000	16 338 000	kWh
Förnybar	11 975 000 (60,6%)	8 649 000 (52,93%)	kWh
Icke-förnybar	7 781 000 (39,4%)	7 689 000 (47,1%)	kWh

Den totala energiförbrukningen ökade med 20,9 % från 16 338 MWh (räkenskapsåret 2024) till 19 756 MWh (räkenskapsåret 2025) på grund av verksamhetsutvidgningen. Andelen förnybar energi förbättrades avsevärt från 52,9% till 60,6%. Förbrukningen av icke-förnybar energi förblev relativt stabil på cirka 7 700 MWh. Einride producerar för närvarande inte sin egen energi, men potentialen för solenergiproduktion utvärderas.

Den geografiska fördelningen av laddningen understryker den strategiska betydelsen av elnätets sammansättning. Sverige, med sitt övervägande koldioxidsnåla elnät, genererar minimala Scope 2-utsläpp per laddad kWh. Tyskland och Förenade Arabemiraten genererar däremot betydligt högre utsläpp per kWh. Detta gör platsen och tidpunkten för laddningen till en väsentlig faktor i Einrides väg mot minskade koldioxidutsläpp, och ligger till grund för prioriteringen av inköp av förnybar energi och utbyggnaden av BESS.

*På grund av samma fel i utsläppsfaktorn som nämns i avsnitt 8, samt ett omräkningsfel, rapporterades energiförbrukningen felaktigt för 2024. Förbrukningen av förnybar energi har här korrigerats från 15 306 000 (59,3%) till 8 649 000 (52,9%), och förbrukningen av icke-förnybar energi har korrigerats från 10 524 000 (40,7%) till 7 689 000 (47,1%).

10. Egen personal

Mått	Räkenskapsåret 2025	Räkenskapsåret 2024	Enhet
Genomsnittligt antal heltidsanställda under året	324	404	Heltidsanställda
Svarsfrekvens i engagemangsundersökningen	81%	83%	
Arbetsrelaterade dödsfall	0	0	

Det genomsnittliga antalet anställda inom koncernen minskade under 2025 till följd av kostnadsbesparingsåtgärder som genomfördes under 2024, från 404 år 2024 till 324 år 2025. De anställdas välbefinnande övervakas genom eNPS-undersökningar, som genomförs tre gånger per år, med svarsfrekvenser som konsekvent ligger över 80%. Ett centraliserat verktyg för incidentrapportering spårar säkerhetsincidenter genom hela deras livscykel och årliga säkerhetsrundor identifierar fysiska risker.

11. Värdekedja och mänskliga rättigheter

Einride samarbetar med transportörer för att driva sina elfordonsflottor. En viktig risk som identifierats i den preliminära DMA:n är bristande efterlevnad av regler om minimilön, körtid och viloperioder för förare som är anställda av externa transportörer. För att mildra detta och säkerställa att förarnas röster om arbetsförhållandena blir hörda samlas förarnas eNPS-svar in direkt via NPS, utan att gå via underleverantörernas kanaler. En uppförandekod för affärspartners täcker osäkra arbetsförhållanden, barnarbete och tvångsarbete. För 2026 planerar Einride att implementera ett nytt verktyg för upphandling och leverantörshantering som kommer att tillhandahålla en komplett riskhantering av tredje part och kontinuerlig granskning av leverantörer. Som nämnts ovan minskar Einride risker relaterade till batteriförsörjningskedjan genom att använda LFP-batterikemi och aktivt arbeta med att minska behovet av batterier genom optimering och BESS för andra liv.

12. Övriga miljöfrågor

Den preliminära DMA-analysen bedömde ytterligare fyra miljöfrågor: föroreningar (E2), vatten och marina resurser (E3), biologisk mångfald och ekosystem (E4) samt cirkulär ekonomi (E5). Einrides främsta positiva miljöpåverkan utöver klimatet är att man ersätter dieselavgaser i godstransporter i städer, vilket direkt bidrar till renare luft i städerna. Återstående negativa effekter inom värdekedjan inkluderar föroreningsrisker från batteriproduktion och indirekta utsläpp från laddning i koldioxidintensiva elnät. Dessa är betydligt lägre än effekterna av konventionell dieseltransport. Åtgärderna fokuserar på användningen av LFP-batterikemi, som undviker de mineraler som oftast förknippas med förorenande raffinaderiprocesser, i kombination med BESS-tillämpningar för återanvändning som fördröjer återvinningsfasen. Minskning av föroreningar är också en kommersiell möjlighet för vägtransport med noll utsläpp från avgasrör.

När det gäller vatten och marina resurser rapporterade Einride noll direkta utsläpp till vatten under räkenskapsåret 2025. Indirekta effekter uppstår från laddning i ett delvis icke-förnybart elnät och från avrinning av mikroplast genom däckslitage. Genom att ersätta diesel eliminerar Einride NOx- och SOx-utsläpp från avgasrören, vilket minskar havsförsurningen och eliminerar risken för oljeutsläpp i samband med utvinning och transport av fossila bränslen. Identifierade risker inkluderar översvämningar som stör verksamheten, avfallshanteringsproblem i batteriförsörjningskedjan och vattenbrist i viktiga batteritillverkningshubbar.

När det gäller biologisk mångfald påverkar Einrides egen verksamhet inte skyddade områden. Laddstationerna ligger längs stora motorvägskorridorer och ligger vanligtvis inte nära områden som är känsliga för biologisk mångfald. Indirekta negativa effekter uppstår från uppströmsbrytning av batterikomponenter och från byggandet av laddningshubbar som orsakar markförsegling. Dessa mildras främst genom valet av LFP-batterikemi, som undviker kobolt och nickel och därmed kringgår avskogning och förstörelse av livsmiljöer i samband med brytning av dessa metaller i känsliga regioner. Övergången till eldrivna transporter minskar också bullerföroreningarna längs transportkorridorerna, vilket gynnar djurlivet. I samband med etableringen av laddningsstationen i Helsingborg bidrog Einride till ett lokalt initiativ för biologisk mångfald genom att återanvända grävmassor för att anlägga en äng på en liten yta som tidigare varit outnyttjad. Arbetet genomfördes 2025 och laddningsstationen öppnades 2026.

När det gäller resursanvändning och cirkulär ekonomi orsakar Einrides hårdvarubaserade modell resursutvinning uppströms och batteriavfall nedströms. En specifik risk för resursanvändning är felanpassning av tillgångar (dvs. lastbilar som bär ett större batteri än vad som faktiskt behövs för de rutter de ska köra). Einride mildrar detta genom att till exempel använda Saga-plattformen för att förlänga batteriets livslängd genom optimerad energiplanering och återanvända uttjänta batterier i batterilagringssystem.

13. Ansvarsfullt företagande och dataskydd

En nolltoleranspolicy mot korruption och mutor gäller. En identifierad risk är risken för mutor vid ansökan om tillstånd och godkännanden av infrastruktur i olika jurisdiktioner. Inga fällande domar eller böter relaterade till korruption registrerades under räkenskapsåret 2025. Einride är ISO 27001-certifierat och har ett dedikerat dataskyddsombud som ansvarar för GDPR-efterlevnad av anställdas och kunders data.

En ytterligare identifierad risk är dataläckage från generativ AI: att anställda oavsiktligt matar in konfidentiell information eller personuppgifter i offentliga AI-verktyg. En inledande intern bedömning enligt EU:s AI-lag tyder på att det autonoma körsystemet sannolikt är ett högrisk-system i egenskap av säkerhetskomponent i fordon. Einride har inga intäkter från fossila bränslen, kontroversiella vapen, tobak eller andra kategorier som omfattas av EU:s benchmark-uteslutning. Screening av handelssanktioner finns också på plats inom koncernen.

14. Finansiella effekter av hållbarhetsrisker och möjligheter

I den preliminära DMA-analysen bedömdes de förväntade finansiella effekterna av väsentliga risker och möjligheter över tre tidshorisonter, där ESG-faktorer integrerades i finansiella riskmodeller och scenarioanalyser.

Tidshorisont	Viktiga finansiella effekter
Kort sikt	Väsentliga risker ökar främst driftskostnaderna. Investeringar i fordonsteknik och infrastruktur höjer tillgångsvärdena men kräver noggrann övervakning av restvärdesrisker. Osäkerheter i leveranskedjan kräver högre rörelsekapital. Möjligheter inom grön finansiering och nya strategiska avtal ger positiva likviditetseffekter. Ökade kostnader för fossila bränslen kan också utgöra en möjlighet.
Medellång sikt	Potentiella värderingsjusteringar av fordonsflottan och infrastrukturen i takt med den tekniska utvecklingen. Resultatet förväntas förbättras i takt med att skalbarhet och autonom effektivitet driver upp marginalerna, vilket kompenserar för ökade regleringskostnader. Övergång till stabiliserade återkommande kassaflöden från initiala investeringar och förbättrad tillgång till grön finansiering.
Lång sikt	Helt elektrisk och autonom drift förväntas driva på en betydande marginalökning och marknadsledarskap. Finansiell ställning stärks av en mogen, hållbar tillgångsbas med minimal risk för strandade tillgångar, förutsatt att cirkularitetsriskerna hanteras. Övergång till stabila, förutsägbara kassaflöden understödda av en robust ESG-profil.

16. Rapporteringsnoter

Scope 3 kategori 3 för räkenskapsåret 2024 har omräknats från 1 772 till 516 tCO₂e efter korrigering av ett fel i utsläppsfaktorn.