

# FOGTMANN



# 2023

# Bæredygtighedsrapport

## INDHOLD

Om Fogtmann

Hvad vi gør

Væsentlighedsvurdering

E1: Klimaforandringer

- Politik for klimaforandringer
- Klimamålsætning
- Klimahandlinger
- Energiforbrug og -mix
- GHG-udledninger
- Den bæredygtige udvikling i Fogtmann Gruppen
- Økonomiske risici

Kontaktoplysninger

Metode

Emissionsfaktorer



## Om Fogtmann Logistik A/S

- ORDENTLIGHED, RESPEKTFULD, PROAKTIVITET OG NÆRVÆRENDE

Fogtmann gruppen distribuerer fødevarer til nogle af danskernes foretrukne supermarkedskæder. I 2018 blev vi som den første logistik virksomhed i Danmark certificeret i den anerkendte globale standard for fødevarer sikkerhed, **BRC Storage and Distribution** med den højeste AA-rating.

Vores fire nøgleværdier; ordentlighed, respektfuld, proaktivitet og nærværende er de fire hjul, der får vores lastbiler til at trille stabilt. Vi gør en aktiv indsats for, at det kan mærkes i hele virksomheden.

Det gør vi igennem en proaktiv anvendelse af data og teknologi til, at give vores kunder 100% gennemsigtighed i kvaliteten på vores leverancer. Vi anvender data til at optimere vores ruter, reducere kilometertal, køretid og CO<sub>2</sub>udledning.

Med denne rapport udvider vi vores anvendelse af data til også, at omfatte bæredygtighed. Som logistikvirksomhed ved vi, at brug af fossilt brændstof og CO<sub>2</sub>udledning er en stor del af transportbranchens påvirkning af klimaet. Derfor er vi også proaktive i forhold til ordentlighed når det gælder vores fælles jordklode. Udfordringerne omkring bæredygtighed er ikke en nem opgave som vi forventer, at kunne løse alene. Men vi vil gerne bruge vores data og gode samarbejdsrelationer til, at starte rejsen på at finde løsninger i fællesskab.

150

Lastbiler



200

Medarbejdere



## Hvad vi gør, og hvordan vi skaber værdi

### VEDLIGEHOELSE

Med mange lastbiler i drift, der samlet set kører omkring 21,7 mio. km årligt, følger der løbende vedligeholdelsesopgaver. Vores lastbiler bliver jævnligt serviceret på værkstedet, hvor der typisk bliver skiftet dæk, bremses og olie. Med mange kilometer på vejene hver dag, bliver lastbilerne også beskidte med tiden. Derfor vasker vi lastbilerne i vaskehaller med regelmæssige intervaller.

### BRÆNDSTOF

En stor del af vores drift består af indkøb og forbrug af fossile brændstoffer. Vi har i stigende grad indfaset anvendelsen af alternative brændstoffer, så driften nu også inkludere indkøb og forbrug af el. Som aktør i transportbranchen er vi meget bevidste om, at branchen som helhed har et stort forbrug af fossile brændstoffer og dermed en stor udledning af drivhusgasser.

### TRANSPORT OG LOGISTIK

Vores kerneydelse er transport af fødevarer fra producenter og grossister til supermarkedskæder. Derfor har Fogtmann specialiseret sig i integrerede distributions- og lagerløsninger for fødevarerproducenter. Til at levere denne ydelse opererer vi med 150 lastbiler i gennemsnit, hvor til vi beskæftiger 200 chauffører. Her til har vi to mindre kontorfaciliteter med et samlet areal på 240 m<sup>2</sup> med i alt 15 medarbejdere.

### VORES KUNDER

Fogtmann sikrer at fødevarer-producenter, grossister og supermarkedskæder får leveret friske varer til rette tid. Vores kunder efterspørger den bedste service og korrekt håndtering af produkterne. Vi sikrer derfor, at alt forløber korrekt i hele processen fra jord til bord.



**Leveringer**

**+1000**

pr. dag i DK



**Lastbiler**

**+200**

i peak



**On time**


**+98%**

leveringer til tiden



**Drift**

**24/7/365**



## Væsentlighed

I EU lovgivning om bæredygtighedsrapportering inddeles rapporteringen i tre områder med tilhørende underkategorier og rapporteringskrav. For hver kategori skal virksomheden vurdere væsentligheden af sin påvirkning af denne, og samtidigt hvordan hver kategori potentielt kan påvirke virksomheden. Fogtmann er ikke omfattet af EU lovgivningen om bæredygtighedsrapportering, men vi mener, at rapporteringsstandarder danner et godt udgangspunkt for arbejdet med bæredygtighed. Vi rapporterer derfor delvist efter European Sustainability Reporting Standard (ESRS).

I denne rapport har vi valgt at fokusere på området E1: Klimaforandringer, herunder vores udledning af CO<sub>2</sub>, som vi vurderer, er det område, hvor vi relativt har den største påvirkning. Vi vil på sigt inkludere S1: Egen arbejdsstyrke vores bæredygtighedsrapport. Dette forventes at blive præsenteret i 2025.

### OMRÅDE

### VURDERING

Kilde: EFRAG –First set of draft ESRS

#### Klima & miljø

- + E1: Klimaforandringer
- X E2: Forurening
- X E3: Vand-og marineressourcer
- X E4: Biodiversitet og økosystemer
- X E5: Ressourcer, forbrug og cirkulær økonomi

Vi har i vores rapportering om bæredygtighed for 2023 valgt, at fokusere på vores påvirkning af klimaet. Det har vi valgt fordi vi, som en del af transportbranchen, har et relativt højt forbrug af fossilt brændstof i forhold til andre brancher. Her af har vi vurderet, at E1 Klimaforandringer vil være et naturligt sted at starte og dygtiggøre sig, samt der hvor vi forventeligt har det største relative aftryk indenfor de tre ESG områder.

#### Sociale

- X S1: Egen arbejdsstyrke
- X S2: Arbejdere i værdikæden
- X S3: Berørte lokalsamfund
- X S4: Forbrugere og slutbrugere

Vi har i rapporteringen for 2023 fravalgt at rapportere indenfor for det sociale område mhp. at fokusere vores ressourcer og indsats på E1 klimaforandringer. Vi er dog i gang med at forberede at udvide vores bæredygtighedsrapportering, og dermed starte med de sociale områder, særligt ESRS S1. Vi forventer at medtage ESRS S1 i bæredygtighedsrapporteringen for 2025.

#### Virksomhedsledelse

- X G1: Forretningsadfærd

Vi har i vores rapportering for 2023 fravalgt at rapportere indenfor for ledelsesområdet mhp. at fokusere vores ressourcer og indsats på E1 klimaforandringer.

# Væsentlighed:

## E1 Klimaforandringer

### RAPPORTERINGSKRAV

#### E1 klimaforandringer

- E1-1: Omstillingsplan for modvirkning af klimaforandringer
- E1-2: Politik for modvirkning af klimaforandringer
- E1-3: Handlinger og ressourcer i forhold til modvirkning af klimaforandringer
- E1-4: Mål relateret til modvirkning af klimaforandringer
- E1-5: Energiforbrug og typer
- E1-6: Bruttoudledning af GHG drivhusgasser
- ✗ E1-7: Fjernelse af drivhusgasser og brug af kulstofkreditter
- ✗ E1-8: Intern CO2-prissætning
- E1-9: Potentielle økonomiske risici i forbindelse med klimarelaterede muligheder

### VURDERING

- Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
- Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
- Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
- Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
- Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
- Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
- Ikke væsentlig. Vi har ikke haft nogle aktiviteter i denne rapporteringsperiode
- Ikke væsentlig. Vi har ikke anvendt interne CO2prissætningsmodeller i denne rapporteringsperiode
- Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed

## Omstillingsplan for modvirkning af klimaforandringer

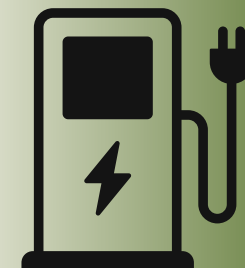
Denne rapport er Fogtmann Gruppens første opfølgning på nøgletal indenfor bæredygtighed og danner dermed overblik over hvordan det påbegyndte arbejde med bæredygtighed er gået, samt et overblik over hvordan vi agerer fremadrettet. Det betyder at vi nu har fået indblik i udviklingen af vores klimaaftryk og nye ideer og inspiration til at forsætte bæredygtighedsarbejdet og bringe nye løsninger i spil.

Som et led i den danske transportbranche, ser vi et klart ansvar og en forpligtigelse for at bidrage til en bæredygtig udvikling. Dette er både nødvendigt men vi anser det også som værdifuldt for vores virksomhed og vores medarbejdere. Den største udfordring for transportbranchen og hos Fogtmann er udledning af drivhusgasser i forbindelse med forbruget af fossile brændstoffer. Dette er dermed også det helt store omdrejningspunkt i vores omstillingsplan. I omstillingsplanen arbejdes der i to spor.

1. Optimering af fossilt brændstofforbrug
2. Omstilling af vognpark

Vi er godt i gang med at implementere adskillige tiltag og handlinger der reducerer forbruget af fossilt brændstof når vi servicerer vores kunder. Men for at skabe den nødvendige reduktion af drivhusgasser har vi travlt med at skabe den rette model for en fuld omstilling til alternative brændstoffer.

Vores anvendelse af fossile brændstoffer har ikke kun en påvirkning på vores egen udledning, men bidrager også til vores kunders klimaregnskaber. Når de skal reducere deres udledning, har de behov for at finde en logistikpartner, der kan tilbyde transport med lav klimapåvirkning. Denne partner vil vi være, så vi både bidrager positivt i egen virksomhed, men også i resten af vores værdikæde. Vi går derfor ambitiøst til værks og handlingerne er allerede sat i gang for at Fogtmann Gruppen kan være fuldstændig uafhængige af fossile brændstoffer på sigt.





## Politik for klimahandlinger

### Grønt fokus

Fogtmann Gruppen ønsker et trygt samfund, hvor alle har mulighed for at tilfredsstille deres behov. Men på forsvarlig vis. Vi har en holdning til mennesker, miljøet og måden vi driver vores virksomhed på. Derfor er det helt naturligt for os, at gå op i forsyningskædens klimaaftryk. Det kalder vi Grønt fokus.

### CO2 -neutrale ambitioner

I Fogtmann ønsker vi at gøre vores logistikservices CO2-neutrale, og sammen med vores kunder vil vi aktivt arbejde på, at overgå til grønne brændstoffer og transportformer. Derfor vil nye grønne tiltag gennemsyre vores forretningsmodel, samtidig med vi bevarer vores pålidelige og gode service. Alle vores aktiviteter undersøges ud fra perspektivet om at nå vores nye klimamålsætninger. Ambitionen er at skabe et dynamisk åbent logistikhus, som tiltrækker de bedste kunder, medarbejdere og entreprenører –og samtidig sætter mindst muligt aftryk på vores planet til glæde for fremtidige generationer.

### De gode data hjælper os på vej

Vi har en lang tradition for at bruge data til blandt andet intelligent ruteoptimering, men data skal og vil også være vores værktøj til at reducere vores egen CO2-udledning og vise vejen for transportbranchen som helhed. Derfor vil vi bruge data til, at forbedre vores egen drift, men også til at indgå i dialog med vores kunder omkring løsninger der hjælper os alle på vej i den grønne omstilling.

## Klimamålsætninger

Klimaregnskabet skaber den grundlæggende forståelse for hvilket udgangspunkt vi har at udvikle os ud fra. Det giver os muligheden for at vurdere præcist, hvor vi skal sætte ind og om vores klimahandlinger skaber de ønskede resultater og flugter med vores klimamålsætninger.

I vores første rapporteringsår (2022) satte vi os nogle klimamålsætninger, som vi sidenhen har videreudviklet på. Baseret på ny viden har vi også øget vores ambitionsniveau. Det er tydeligt, at bæredygtighed er blevet en stor del af vores bevidsthed og vores langsigtede strategi skal dermed også følge med.

**I Fogtmann Gruppen er det derfor besluttet, at vi vil være CO<sub>2</sub>-neutrale indenfor scope 1 og 2 i 2040.**

I løbet af 2023 har udviklingen indenfor brugen af biodiesel (HVO) vist sig mindre fordelagtig for vores virksomhed, og derfor vil vi på sigt rette et større fokus på omstillingen til el, og løbende indfase brint som en del af vores alternative brændstofmuligheder.

Det er dog meget klart at vi ikke blot kan nøjes med at anvende de "rigtige" brændstoffer, men vi skal i stor grad også anvende mindre. Et mindre brændstofforbrug vil være et fokusområde uanset hvilket brændstof, der anvendes, dels for at udlede mindre CO<sub>2</sub> fra diesel og benzin, men på sigt også for at belaste elnettet mindst muligt.



**2027**

## Fogtmanns første brintlastbil

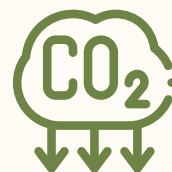
Vi vil være en af de førende logistikvirksomheder indenfor grøn transport, og derfor vil vi investere i vores første brint- lastbil når markedet er modent, planlagt i år 2027.



**2034**

## Omstilling af vognpark

I Fogtmann er vi allerede i gang med at omstille til eldrevne lastbiler og de første 6 el-lastbiler kører på vejene i 2024. Denne udvikling fortsætter vi og indfaser el gradvist gennem nye investeringer og kontrakter.



**2040**

## CO2-neutral vognpark

Vi vil være uafhængige af fossile brændstoffer og foretage de nødvendige beslutninger for at sikre en komplet omstilling af vores vognpark allerede i 2040.

## Klimahandlinger

Hos Fogtmann handler bæredygtighed om at tage det ansvar, vi har som transportvirksomhed, seriøst. Derfor skal der være handlinger bag ord – og med ambitiøse målsætninger kommer ambitiøse handlinger.

Vores handlinger centrerer om vores to fokusområder:

- 1.Reducere vores CO<sub>2</sub>udledning igennem optimering af vores egen drift ved at anvende mindre brændstof.
- 2.Reducere vores CO<sub>2</sub>udledning gennem omstilling fra fossil drevne lastbiler til eldrevne lastbiler.

Vores klimahandlinger fungerer som en integreret del af vores forretningsmodel og noget vi medtager i vores beslutningsprocesser. Der arbejdes løbende på at udbrede kendskabet til vores strategi så alle nye og gamle medarbejdere er fuldt orienteret om den udvikling der er igangsat, samt venter indenfor nære fremtid.

**Reducering af  
tomgangstid**



**Investeringer i  
brint**



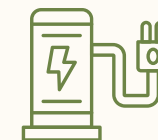
**Krav til  
værdikæden**



**Investeringer  
i el**



**El-standere til  
vores lastbiler**



## Klimahandlinger

### Reducering af tomgangstid

Vi vil reducere forbruget af brændstof ved, at nedbringe tomgangstiden pr. dag, igennem uddannelse af alle vores chauffører. Vi forventer at kunne nedbringe tomgangstiden med mere end 30 min om dagen frem mod 2026. I 2023 har vi allerede formået at forbedre tomgangstiden med mere end forventet, nemlig 30%.

ÅR	MÅL	REDUKTION	NY MÅLING	OPNÅET REDUKTION
2023	81 MIN	15%	64 MIN	31%
2024	69 MIN	15%	-	-
2025	58 MIN	15%	-	-
2026	49 MIN	9%	-	-

### Investeringer i brint

Vi vil i 2027 sikre os at vi er rustede til at investere i vores første brintlastbil. Dette kræver en stor forberedelse. Der er en del undersøgelser vi løbende igangsætter og følger op på. Der skal dels undersøges hvordan vi logistikmæssigt kan tanke og anvende nye brintlastbiler, samtidig med de økonomiske omkostninger ved den indledende investering samt løbende brændstofpris følges tæt.

### Krav til værdikæden

Vi vil i større omfang begynde at sætte krav til vores underleverandører som også spiller en markant rolle i vores klimaregnskab (scope 3). Det gælder både ift. at sætte skub på udviklingen og indgå i en dialog om hvordan de kan bidrage til en grønnere hverdag. Men særligt gælder det ift. at levering af data og kvaliteten deraf forbedres. Dette vil på sigt gøre vores beregninger mere nøjagtige og præcise.

### Investeringer i el

Vi vil fortsætte vores store indsats til omstillingen af eldrevne lastbiler. Frem mod 2040 vil vi udskifte størstedelen af vores vognpark til at køre på el, hvoraf brint vil udgøre en mindre del af vognparken. Omstillingen skal ske gradvis frem mod 2040, sådan der også giver mening ud fra et livscyklusperspektiv. Det er altså gamle og udtjente lastbiler der udskiftes først. Derudover vil vi igennem kontraktindgåelser have et stort fokus på at udvælge lastbiler på el, så det passer ind i vores omstillingsplan.

### El-standere til vores lastbiler

Vi vil på sigt sikre at vores el-lastbiler kan oplades hurtigt og hvor det rent logistisk giver mening. Derfor skal der sikres ladestandere til vores vognpark. Placering og kapaciteten undersøges løbende i takt med at behovet indtræder ved udskiftningen af vognparken.

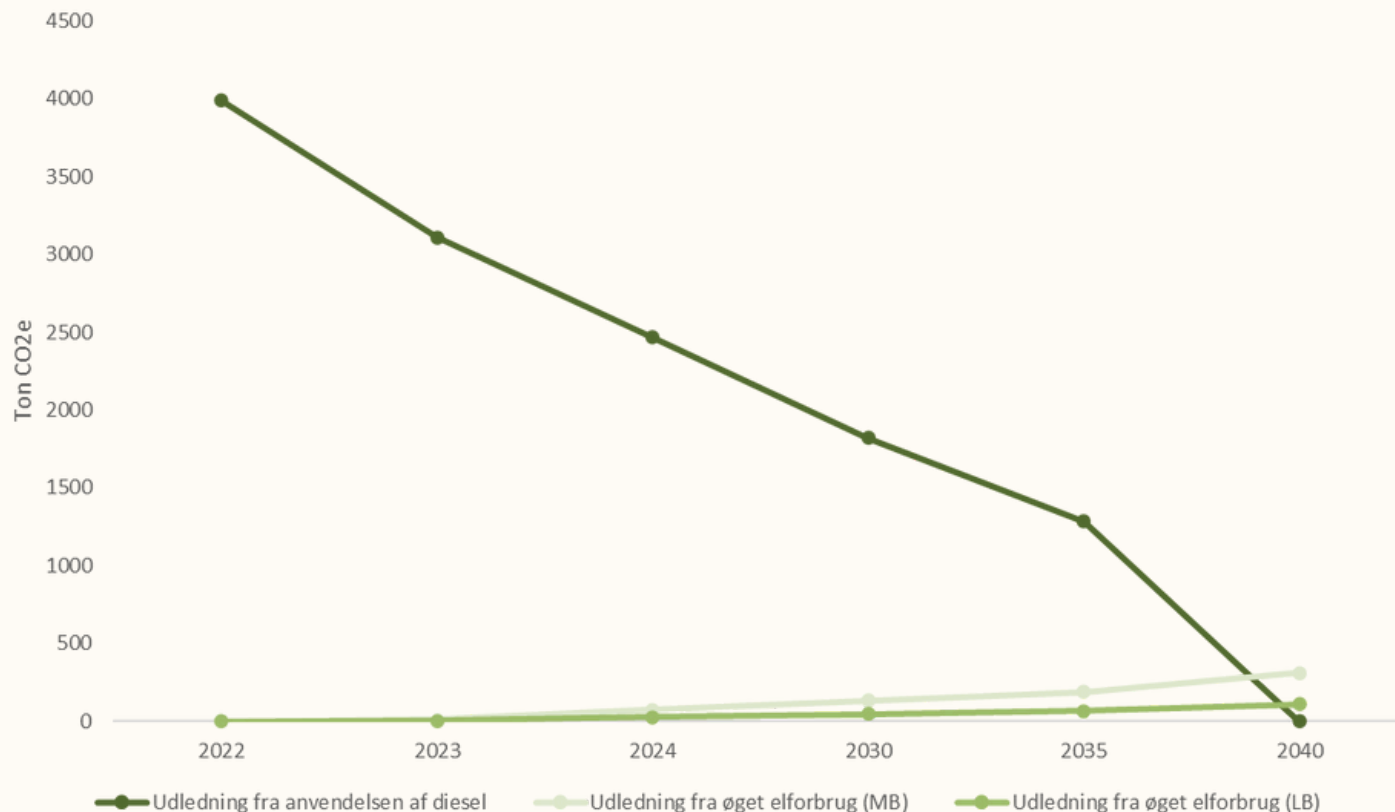
## Klimahandlinger

At arbejde med bæredygtighed er en foranderlig proces. Blot på vores første rapporteringsår, har vi allerede gjort os den erfaring. Derfor holder vi os meget omstillingsparate ift. den hurtige udvikling der især sker i transportbranchen. Dette kan være nye kommende afgiftsstrukturer, men også nye teknologier der vinde frem på markedet, som vi naturligvis skal have øje for.

**Vi lærer derfor hele tiden.**

**Med andre ord: Vi kører, imens der asfalteres.**

Meget af vores omstillingsplan er på nuværende tidspunkt bundet op på omstilling til el. Dette skyldes at udledninger relateret til elforbrug sammenlignet med dieselforbrug er meget mindre. Ud fra en række forudsætninger, vil vi på sigt være i stand til at nedbringe vores CO<sub>2</sub>-udledning i scope 1 med 100% ved at omstille til el –uden at den tilsvarende CO<sub>2</sub>-udledningen rykkes til scope 2. I takt med elnettet bliver grønnere og grønnere, grundet de store kapacitetsmængder vedvarende energi der planlægges for, så vil CO<sub>2</sub>-udledningen fra scope 2 være markant lavere.



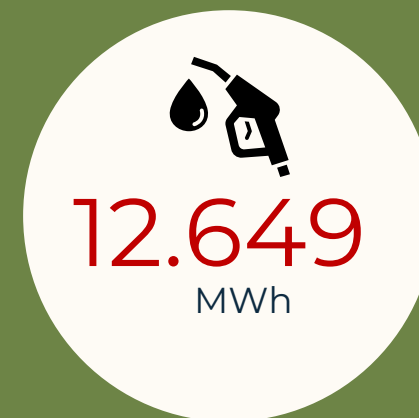
\*Beregningsforudsætninger: Der er tages udgangspunkt i Fogtmanns nuværende dieselforbrug og fordelt ud på hele vognparken. Anvendte emissionsfaktorer er fra 2023 og der er dermed ikke taget højde for evt. fremskrivning for diesel eller el.

## Energiforbrug og mix

### SAMLET ENERGIFORBRUG FRA IKKE-VEDVARENDE KILDER MWh

1.Brændstofforbrug fra kul og kulprodukter	-
2.Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter	-
a.Benzin	71
b.Diesel	12.545
3.Brændstofforbrug fra naturgas	-
4.Brændstofforbrug fra andre ikke-vedvarende kilder	-
5.Forbrug fra nukleare kilder	-
6.Forbrug af købt el, varme, damp og køling fra ikke-vedvarende kilder	-
	33

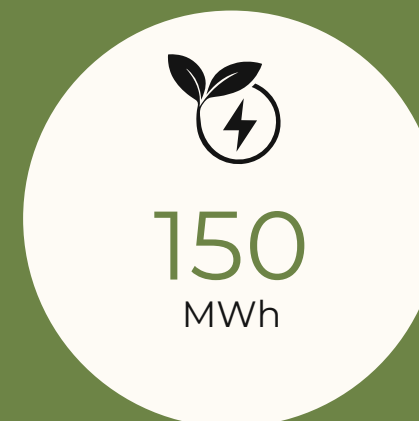
**Total forbrug fra ikke-vedvarende kilder 12.649**



### SAMLET ENERGIFORBRUG FRA VEDVARENDE KILDER MWh

1.1)Brændstofforbrug fra biomasse, biogas, ikke-fossilt brændstofaffald, brint fra vedvarende kilder mm.	-
a.Biogas	146
b.HVO biodiesel	4
2.Forbrug fra egenproduceret ikke-brændstof vedvarende kilder	-
3.Forbrug af købt el, varme, damp og køling fra vedvarende kilder	-

**Total forbrug fra vedvarende kilder 150**



## Total GHG og Scope 1, 2 & 3 udledninger

E1-6 GHG udledninger	ton CO2-e
a) Total udledning, Scope 1	3.125
b) Total udledning, Scope 2	6
c) Total udledning, Scope 3	8.219
d) Total GHG udledning	11.350

Overblikket over vores CO2 udledning viser, at udledningen i høj grad er relateret til vores forbrug af fossilt brændstof. Sammenlignet med vores udledning i scope 2, tegner vores udledning i scope 1 og 3 sig for 99% af vores samlede udledning. Elektricitet og varme, som typisk er en stor udledningsfaktor i andre brancher, udgør under 1%. Det viser, at vi og transportbranchen generelt har et stor potentiale til at reducere CO2 udledningen ved, at fokusere på forbruget af fossilt brændstof og arbejde med at indføre grønnere typer af brændstof.



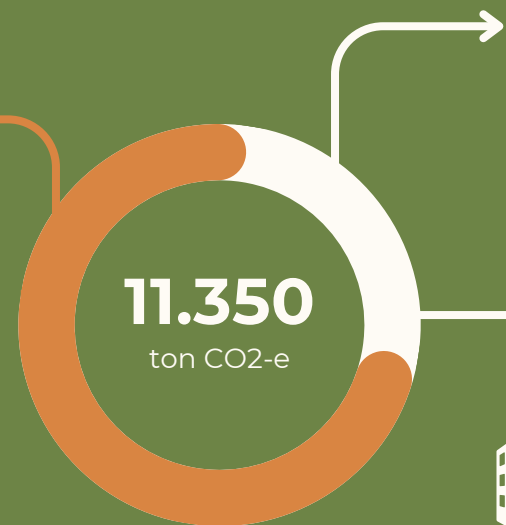
72% |Scope 3:  
Vedligehold

94% af vores udledning i scope 3 er relateret til brug af fossilt brændstof. Forbruget er fordelt på produktion af fossilt brændstof samt forbrug enten hos vores underleverandører eller biler som vi har lejet ud til andre vognmænd.

17% Kategori 3: Udvinning og transport af fossilt brændstof

36% Kategori 4: Transport via underleverandører

41% Kategori 13: Transport med egne biler der er udelejet til underleverandører



28% |Scope 1:  
Brændstof

Vores direkte udledning af drivhusgasser stammer primært fra vores forbrug af fossile brændstoffer.



<1% |Scope 2:  
El og varme

Under 1% procent af vores indirekte udledning af drivhusgasser stammer fra vores forbrug af elektricitet og varme.



# Total GHG og Scope 1, 2, 3 udledninger

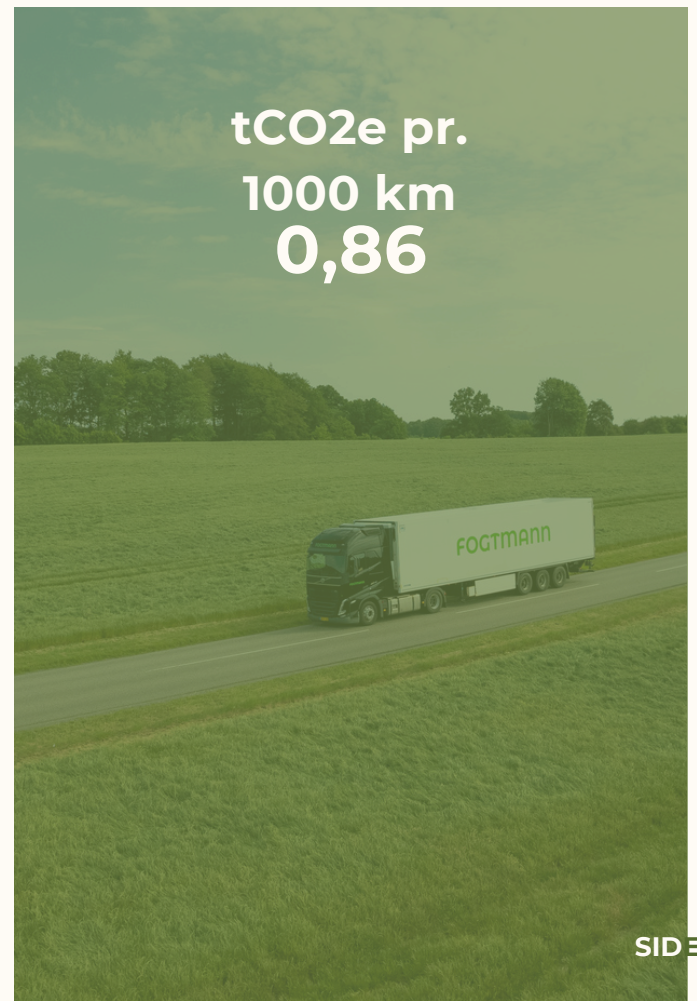
CO2-intensitet i Fogtmann



tCO2e pr.  
medarbejder  
**144**



tCO2e pr.  
stop  
**0,04**



tCO2e pr.  
1000 km  
**0,86**

## Total GHG og Scope 1, 2, 3 udledninger

GHG udledninger

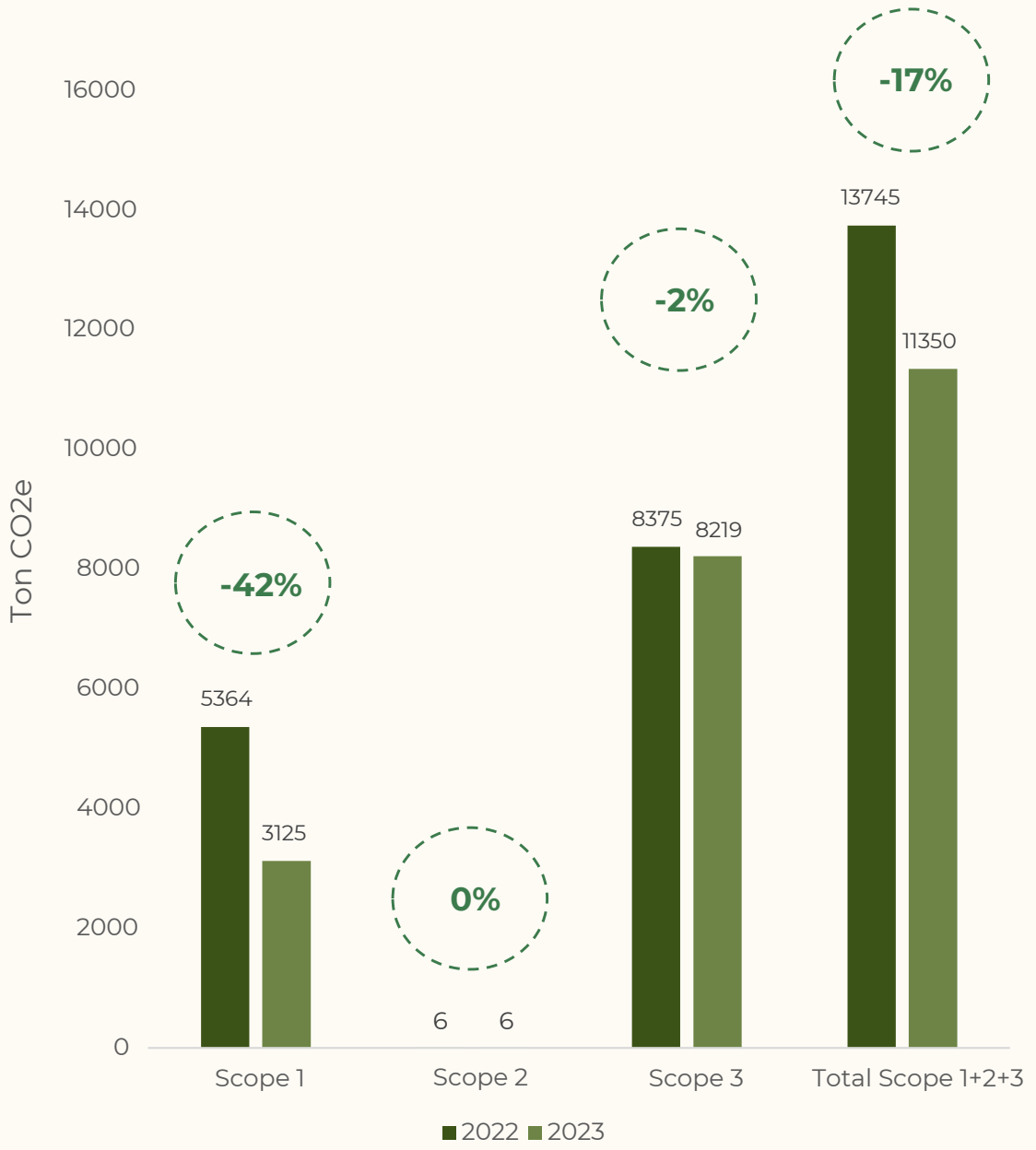
	Note	Enhed	2023	2022*
<b>Scope 1 GHG udledning</b>		ton CO <sub>2</sub> e	<b>3.125</b>	<b>5.364</b>
<b>Scope 2 GHG udledning</b>		ton CO <sub>2</sub> e	6	6
.. lokationsbaseret elektricitet		ton CO <sub>2</sub> e	5	5
.. markedsbaseret elektricitet (Vi anvendte ikke grøn strøm i denne rapporteringsperiode)		ton CO <sub>2</sub> e	14	16
.. varme		ton CO <sub>2</sub> e	1	1
<b>Væsentlig Scope 3 GHG udledning</b>		ton CO <sub>2</sub> e	<b>8.219</b>	<b>8.375</b>
.. kategori 01: Indkøbte varer og tjenester		ton CO <sub>2</sub> e	483	206
.. kategori 02: Anlægsaktiver		ton CO <sub>2</sub> e	64	21
.. kategori 03: Brændsel-og energirelaterede aktiviteter		ton CO <sub>2</sub> e	1.367	2.382
.. kategori 04: Opstrøms transport og distribution		ton CO <sub>2</sub> e	2.943	2.190
.. kategori 05: Affald genereret	IM		-	-
.. kategori 06: Forretningsrejser		ton CO <sub>2</sub> e	4	5
.. kategori 07: Medarbejder pendling til arbejde	IM		-	-
.. kategori 08: Opstrøms leasede aktiviteter	IR		-	-
.. kategori 09: Nedstrøms transport og distribution	IR		-	-
.. kategori 10: Forarbejdning af solgte produkter	IR		-	-
.. kategori 11: Brug af solgte produkter	IR		-	-
.. kategori 12: Behandling og bortskaffelse af produkter efter brug	IR		-	-
.. kategori 13: Nedstrøms leasede aktiviteter		ton CO <sub>2</sub> e	3.359	3.566
.. kategori 14: Franchises	IR		-	-
.. kategori 15: Investeringer	IR		-	-
<b>Total GHG udledning (lokationsbaseret)</b>		ton CO <sub>2</sub> e	<b>11.350</b>	<b>13.745</b>
<i>Total GHG udledning (markedsbaseret)</i>		ton CO <sub>2</sub> e	<i>11.359</i>	<i>13.756</i>

\*Beregningsforudsætninger: rapporteringen fra 2022 er baseret på dataindsamling for 9 måneder. For at øge sammenligningsgrundlaget er resultaterne derfor skaleret op svarende til 12 måneder

IR) Ikke relevant

IM) Ikke medtaget

## Den bæredygtige udvikling i Fogtmann Gruppen



I Fogtmann ser vi den bæredygtige udvikling som en proces. En proces, som vi hele tiden bliver bedre til og løbende arbejder ind i vores virksomhed og den værdiskabelse vi stræber efter. I løbet af 2023 har vi arbejdet intenst for at nedbringe anvendelsen af fossilt brændstof, hvilket vi er glade for kan aflæses i vores klimaregnskab. Vi har formået at reducere vores udledninger direkte relateret til vores brændstofforbrug.

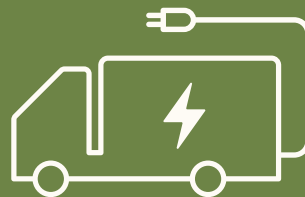
## Den bæredygtige udvikling i Fogtmann Gruppen

Som det også fremgår i vores resultater for 2023 har der været en stigning i vores scope 3- udledninger. Dette kan til dels forklares med større omkostninger i vores indkøb, men derudover er aktiviteterne omkring vores transportleverandører øget i det forgangene år.

Følgende klimahandlinger har haft en effekt:



Uddannelse af vores chauffører i reducere af tomgangstid



Investering i vores første el-lastbil



Effektiv planlægning igennem vores kørselssystem

**Samlet reducere med 17% i vores første opfølgingsår**

## Fjernelse af drivhusgasser og CO<sub>2</sub>-prissætning

### Fjernelse af drivhusgasser og kulstofkreditter

I rapporteringsåret 2023 har vi ikke gennemført aktiviteter eller investeringer med henblik på, at optage og fjerne drivhusgasser fra atmosfæren.

Vi er som en del af transportbranchen ikke omfattet af EU's kvotesystem og har og kan derfor ikke modregne dem i vores GHG klimaregnskab.

### Intern CO<sub>2</sub>-prissætning

Vi har ikke anvendt interne CO<sub>2</sub>-prissætningsmodeller i denne rapportering.



#### Info om rapporteringskravet E1-8

En intern CO<sub>2</sub> prissætningsmodel sætter en pengeværdi på drivhusgasemissioner, som virksomheden derefter kan inddrage i investeringsbeslutninger og forretningsdrift. Virksomheden kan bruge intern CO<sub>2</sub>-prissætning som en strategi til at styre klimarelaterede forretningsrisici og forberede en overgang til en kulstoffattig økonomi.



## Potentielle økonomiske risici i forbindelse med klimarelaterede muligheder

Med et stigende fokus på bæredygtighed og klimaforandringer leder mange virksomheder nu efter måder, at reducere deres CO2-udeledning blandt andet ved, at introducere nye og innovative tiltag, som potentielt kan skabe værdi. Dette medføre ofte en del risici, da store investeringsbeslutninger skal træffes. Disse er helt essentielle at præsentere, så der skabes viden om udgangspunktet for overvejelserne i Fogtmann, når det kommer til investeringer i den grønne omstilling i vores virksomhed.



Lastbiler der er drevet på el har på nuværende tidspunkt ikke en rækkevidde der kan måle sig med en benzin-eller diesellastbil. Dette medføre en logistisk udfordring, hvis vi fortsat bevare samme ordremængde.



Elmarkedet kan være svært at gennemskue og et potentielt forbrug for egen energikilde (solceller), kan være omfattet af afgifter i fremtiden, som gør omstillingen mindre fordelagtigt for Fogtmann.



Investeringsomkostningerne ved lastbiler drevet på el og brint er væsentligt højere end ved benzin-og diesellastbiler. Dette øger også risikoen ved at satse på de alternative brændstoffer.



Leveringstiderne kan komme til at blive præget af den logistiske udfordring der kan opstå ved den korte rækkevidde. Uden godt samarbejde med vores kunder, kan der opstå økonomiske risici ift. nye kontrakter.



Vi ser holistisk på omstillingen til alternative brændstoffer. Derfor overvejer vi vores handlinger ud fra et livscyklusperspektiv. De store batterier i ellastbiler, har en højere produktionsudledning sammenlignet med benzin-og diesellastbiler. Hvis virksomheder stilles økonomisk til ansvar for andet en forbrugsudledninger, så skaber det en potentiel økonomisk risici hos Fogtmann.



Ved omstilling til vognpark med ny brændstofform, medfølger der ofte en række følgeinvesteringer, bl.a. ladestandere. Dette er på nuværende tidspunkt en stor omkostning, men kan vise sig som nødvendig på sigt.



## Ledelsens ansvar

Ledelsen har ansvaret for at denne bæredygtighedsrapport giver et retvisende billede af virksomhedens organisatoriske opbygning, driften her af og det strategiske arbejde med bæredygtighed. Beierholm Bæredygtighed har ydet assistance med at udarbejde bæredygtighedsrapporten for 2023 for Fogtmann Logistik ApS. Assistancen med at udarbejde bæredygtighedsrapporten er ikke en erklæringsopgave, og der afgives som følge heraf ikke en erklæring på bæredygtighedsrapporten.

Dato: 5. februar 2024

## Kontaktoplysninger

### Fogtmann Logistik

CVR: 31877008

Jens Ravns Vej 11C

7100 Vejle, Danmark

Rune Oland Therkildsen, CEO

Tel: +45 82 305 306

E-mail: [kontakt@fogtmann.nu](mailto:kontakt@fogtmann.nu)

## Beregningsforudsætninger

Vi rapporterer på vores udvikling i 2023. Vores afsæt til denne rapport er derfor 1. januar 2023-31. december 2023. Den første styring og opgørelse af vores klimapåvirkning begyndte i 2022 og derfor er denne opgørelse medtaget i et begrænset omfang at give en indikation af effekten af de allerede igangsatte klimahandlinger. Nedenfor redegør vi for, hvordan vores klimaregnskab er beregnet og hvilke forudsætninger der ligger til grundlag for resultaterne.

### Greenhouse Gas (GHG) Protokol

Klimaregnskabet er udarbejdet i overensstemmelse med den internationale standard, Greenhouse Gas (GHG Protokollen. Dette anses for værende den førende standard indenfor klimaberegninger. Ifølge GHG-protokollen skal klimaregnskabet indeholde alle udledningsaktiviteter indenfor tre afgrænsede områder, også kaldet scopes.

Scope 1: Direkte udledninger af drivhusgasser relateret til virksomhedens egne lokaliteter og maskinel (f.eks. Gennem afbrænding af benzin, diesel eller naturgas).

Scope 2: Indirekte udledninger relateret til den produktion virksomheden køber (f.eks. el og fjernvarme).

Scope 3: Indirekte udledninger relateret til virksomhedens værdikæde (f.eks. Gennem indkøb, investeringer, rejser osv.)

### Emissionsfaktorer

Jf. drivhusgasprotokollen rapporteres der i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, som inkludere de seks mest almindelige drivhusgasser. Hver enkelte drivhusgas har forskellig påvirkning på klimaet, da de Klimapåvirkningen måles i Global Warming Potential (GWP), som henviser til de forskellige drivhusgassers globale opvarmningspotentiale ift. CO<sub>2</sub> over tid. I vores beregninger tilstræbes der altid den højeste grad af data-kvalitet: Det vil sige, at vi anvender ressourcer på at efterspørge leverandør-specifikke emissionsfaktorer. Det opleves at flere og flere leverandører kan levere dette til os, men der er stadig lang vej igen for at få alle beregningerne helt præcise. Ved anvendelsen af gennemsnitsbaserede emissionsfaktorer anvendes der adskillelige databaser og kilder, hhv. Exiobase, UK Government GHG Factors for Company Reporting, version 2,0, 2022, Energistyrelsen og Energinet. Fordeling af datakvalitet i 2023, vurderet ud fra alle 102 målepunkter:

Datakvalitet	Antal	%
Lav	37	36
Middel	51	50
Høj	14	14



## Beregningsforudsætninger

### Afgrænsning

Vores rapportering indenfor E1: Klimaforandringer er afgrænset organisatorisk til kontrolmetoden, operationel kontrol. Det vil sige, at vi redegør for drivhusgasudledninger fra de aktiviteter vi har kontrol over. For nærmere specifikation er det aktiviteter hvor vi er ansvarlige for den daglige drift og står for at introducere og implementere driftsmæssige tiltag.

Det operationelle kontrol vedrører derfor følgende:

Scope 1: Omfatter alle vores egne køretøjer og tilhørende brændstofforbrug.

Scope 2: Omfatter den el og varme har købt gennem vores lejede lokaler i kontorfællesskab.

Scope 3: Omfatter bl.a. vores indkøb, heraf store poster som vedligeholdelse af vores vognpark og softwarestyring af vores kørsel. Størstedelen af vores udledninger i scope tre er grundet anvendelsen af underleverandører til transportydelser, samt livscyklusperspektivet i det brændstof vi indkøber til egen vognpark.

### Værktøj til beregning

For at beregne klimapåvirkningen er der anvendt Microsoft Excel som værktøj. Vi har naturligvis fulgt principperne fra GHG-protokollen; relevans, fuldstændighed, konsistens, transparens, nøjagtighed og konservatisme i alle vores overvejelser, da vi ønsker et klimaregnskab af høj kvalitet, som er pålideligt og troværdigt.



## Emissionsfaktorer

	Aktivitetstype	Emissionsfaktor	Enhed	Reference for emissionsfaktor
Scope 1	Benzin, Blyfri 95	2,158	kg CO2-e/l	Leverandør-specifik dokumentation: OK a.m.b.a
	Benzin, Oktan 100	2,278	kg CO2-e/l	Leverandør-specifik dokumentation: OK a.m.b.a
	Diesel	2,468	kg CO2-e/l	Leverandør-specifik dokumentation: OK a.m.b.a
	Diesel, Truck	2,468	kg CO2-e/l	Leverandør-specifik dokumentation: OK a.m.b.a
	HVO biodiesel	0,000	kg CO2-e/l	Leverandør-specifik dokumentation: OK a.m.b.a
	Biogas (CNG)	0,000	kg CO2-e/kg	Leverandør-specifik dokumentation: OK a.m.b.a
Scope 2	Elektricitet, markedsbaseret	0,43	kg CO2-e/kWh	EnergiNet-Generel deklaration 2022
	Elektricitet, lokationsbaseret	0,15	kg CO2-e/kWh	EnergiNet-Miljødeklaration 2022
	Fjernvarme	0,05	kg CO2-e/kWh	<u>2022-fjernvarmedeklaration.pdf (moelholm-varmevaerk.dk)</u>

## Beregningsmetode: Energi

Energitype	Aktivitetsdata	Brændværdi	Massefylde	MWh til GJ	Omregning til MWh
<b>Benzin (1)</b>	7825,23 liter	43,8 GJ/ton	0,75 ton/m <sup>3</sup>	1 MWh = 3,6 GJ	$(7825,23 / 1000 * 0,75) * (43,8 / 3,6) = 71,40$ MWh
<b>Diesel (1)</b>	1.259.152,44	42,7 GJ/ton	0,84 ton/m <sup>3</sup>	1 MWh = 3,6 GJ	$(1.259.152,44 / 1000 * 0,84) * (42,7 / 3,6) = 12.545,35$ MWh
<b>Biogas (2)</b>	liter 26.335,09	23 GJ/1000m <sup>3</sup>	1,15 kg/m <sup>3</sup>	1 MWh = 3,6 GJ	$(26.335,09 / 1,15) * (23 / 1000) / 3,6 = 146,30$ MWh
<b>HVO biodiesel (3)</b>	kg 374,78 liter	43,6 MJ/Kg	0,78 kg/liter	1 MWh = 3,6 GJ	$(374,78 * 0,78) * (43,6 / 1000 / 3,6) = 3,54$ MWh

### Kilder:

- 1.Energistatistik 2022 -Omregningsfaktorer for energitype til MWh
- 2.[https://planenergi.dk/wp-content/uploads/2018/05/9-Biogas\\_net\\_dk\\_tilrettet\\_version.pdf](https://planenergi.dk/wp-content/uploads/2018/05/9-Biogas_net_dk_tilrettet_version.pdf) 3) <https://dce2.au.dk/pub/SR431.pdf>

# BÆREDYGTIGHEDSRAPPORT 2023



## **Fogtmann Logistik A/S**

Jens Ravns Vej 11 C  
7100 Vejle  
CVR-nr. 31877008