

FOGTMANN

2022

Bæredygtighedsrapport



Indhold

Om Fogtmann

Hvad vi gør

Væsentlighedsvurdering

E1: Klimaforandringer

- Politik for klimaforandringer
- Målsætning og handlinger
- GHG udledninger
- Økonomiske risici

Kontaktoplysninger

Emissionsfaktorer



BEIERHOLM

Denne rapport er udarbejdet af Beierholm for Fogtmann Gruppen.

Om Fogtmann

- ordentlighed, respektfuld, proaktivitet og nærværende

Fogtmann gruppen distribuerer fødevarer til nogle af danskernes foretrukne supermarkeds kæder. 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 og vi gør en aktiv indsats for, at det kan mærkes i hele virksomheden.

Det gør vi igennem en proaktiv anvendelse af teknologi og data til, at give vores kunder 100% gennemsigtighed i kvaliteten på vores leverancer. Vi anvender data til at optimere vores ruter, reducere kilometertal, køretid og CO² udledning.

Med denne rapport fortsætter vores anvendelse af data til også, at omfatte bæredygtighed. Som logistikvirksomhed ved vi, at brug af fossilt brændstof og CO² 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 opgaven 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



Vedligehold

Med mange lastbiler i drift, der samlet set kører omkring 21,7 mio. km årligt, følger der løbende vedligeholdelsesopgaver.

Vores lastbiler bliver jævnlige 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.

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

- +1.000 leveringer pr. dag i DK
- +200 biler i peak
- +98% leveret til tiden
- 24/7/365 drift

Vores kerneydelse er transport af fødevarer fra producenter og grossister til supermarkeds kæder. 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 m² med i alt 15 medarbejdere.

Vores kunder

Fogtmann sikrer at fødevarer-producenter, grossister og supermarkeds kæder får leveret friske varer til rette tid.

Vores kunder efterspørger garantier for, at produkterne bliver håndteret efter de strengeste standarder i hele processen fra jord til bord.

Denne garanti leverer Fogtmann dagligt til vores kunder igennem vores BRC certificering. Vi var den første virksomhed til at blive BRC-certificeret, hvor vi opnåede den højeste AA-rating.

Væsentlighed

I den kommende 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 den kommende standard European Sustainability Reporting Standard (ESRS). Standarderne er for nuværende udkast til de endelige standarder, og derfor kan rapporteringskravene ændre sig i fremtiden.

I denne rapport har vi valgt at fokusere på området E1: Klimaforandringer, herunder vores udledning af CO₂, som vi vurderer er det område hvor vi relativt har den største påvirkning.

Kilde: [EFRAG – First set of draft ESRS](#)

OMRÅDE	VURDERING
Klima & miljø	
+ E1: Klimaforandringer	Vi har i vores første arbejde med rapportering på bæredygtighed 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 der hvor vi forventeligt har det største relative aftryk indenfor de tre ESG områder.
X E2: Forurening	
X E3: Vand- og marineressourcer	
X E4: Biodiversitet og økosystemer	
X E5: Ressourcer, forbrug og cirkulær økonomi	
Sociale	
X S1: Egen arbejdsstyrke	Vi har i vores første rapportering fravalgt at rapportere indenfor for det sociale område for, at fokusere vores ressourcer og indsats på E1 klimaforandringer.
X S2: Arbejdere i værdikæden	
X S3: Berørte lokalsamfund	
X S4: Forbrugere og slutbrugere	
Virksomhedsledelse	
X G1: Forretningsadfærd	Vi har i vores første rapportering fravalgt at rapportere indenfor for det ledelses området for, at fokusere vores ressourcer og indsats på E1 klimaforandringer.

Væsentlighed: E1 Klimaforandringer

RAPPORTERINGSKRAV	VURDERING
E1 klimaforandringer	
+ E1-1: Omstillingsplan for modvirkning af klimaforandringer	Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
+ E1-2: Politik for modvirkning af klimaforandringer	Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
+ E1-3: Handlinger og ressourcer i forhold til modvirkning af klimaforandringer	Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
+ E1-4: Mål relateret til modvirkning af klimaforandringer	Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
+ E1-5: Energiforbrug og typer	Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
+ E1-6: Bruttoudledning af GHG drivhusgasser	Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed
× E1-7: Fjernelse af drivhusgasser og brug af kulstofkreditter	Ikke væsentlig. Vi har ikke haft nogen aktiviteter i denne rapporteringsperiode.
× E1-8: Intern CO ₂ -prissætning	Ikke væsentlig. Vi har ikke anvendt interne CO ₂ prissætningsmodeller i denne rapporteringsperiode.
+ E1-9: Potentielle økonomiske risici i forbindelse med klimarelaterede muligheder	Væsentlig for vores arbejde med bæredygtighed

E1-1: Omstillingsplan for modvirkning af klimaforandringer

Denne rapport er Fogtmann Gruppens første rapportering på nøgletal indenfor bæredygtighed og danner dermed vores udgangspunkt for hvordan vi agerer fremadrettet. Det betyder at vi nu har fået indblik i vores klimaaftryk og indledningsvise ideer til hvad der skal til for at forbedre det.

Den største udfordring for transportbranchen er udledning af drivhusgasser i forbindelse med forbruget af fossile brændstoffer. Vi kan og vil indføre tiltag der reducerer forbruget af fossilt brændstof når vi servicerer vores kunder. Men for at skabe den nødvendige reduktion af drivhusgasser skal der findes en model hvor omstillingen til grønnere brændstoffer bliver attraktiv for vores kunder.

Grønne brændstoffer er væsentlige dyrere end traditionelle fossile brændstoffer. Det skaber en naturlig barriere når vores kunder skal budgettere med transport af deres varer. Derfor er der behov for at blid overgang, hvor kunderne kan konvertere dele af den mængde brændstof, der bliver brugt til at levere deres varer, til et grønnere brændstof.

Vores kunders klimaregnskab (scope 3) bliver påvirket af det fossile brændstof der anvendes når de køber logistik produkter. Hvis de skal reducere den udledning, har de behov for at finde en logistikpartner der kan tilbyde transport med et grønt brændstof. En fuld konvertering, vil i starten være for dyr en løsning og derfor vil vi arbejde på at integrere behovet for en blid overgang i vores produkter, så det grønne valg er lettere at træffe.

Opgaven med at reducere CO₂ udledningen i transportbranchen, skal løses sammen med vores samarbejdspartnere og kunder. Derfor har vi ikke fastlagt os på en konkret målsætning, og vores omstillingsplaner på nuværende tidspunkt ikke nødvendigvis forenelig med Paris-aftalen.



E1-2: Politik for klimahandlinger

Grøn fokus

Fogtmann Gruppen er, som en del af den danske transportbranche, en væsentlig del af den værdikæde vores moderne samfund bygger på. Vi 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 Grøn fokus.

CO₂ neutrale drømme

Vi ønsker at gøre logistik CO₂-neutral, og sammen med vores kunder vil vi aktivt arbejde på, at overgå til grønne brændstoffer og transportformer. I alle vores aktiviteter har vi det grønne element med og ruteoptimering er blot ét af de skridt der er på vejen. 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.

Data sikrer den grønne omstilling

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.



E1-3 og 4: Målsætning og handlinger

Vores udledning af CO₂ i forbindelse med forbruget af fossilt brændstof kræver handling. Derfor har vi en målsætning om at påvirke udledningen på to strategiske områder. Vores målsætning bygger derfor på en 1) reducere igennem optimering af vores egen drift og 2) hvad vi kan tilbyde vores kunder. Optimeringen af vores egen drift er baseret på uddannelse af vores chauffører og indkøb af nye lastbiler med moderne og mere effektive motortyper.

Vores forbrug af fossilt brændstof påvirker vores kunders klimaregnskab, da vores leverancer medregnes i deres scope 3. Derfor vil vi gå forrest i transportbranchen og arbejde for, at tilbyde vores kunder en grønnere værdikæde ved, at samarbejde om en delvis udskiftning af fossilt brændstof med biodiesel. På grund af den økonomiske usikkerhed på nuværende tidspunkt forventer vi, at det vil tage noget tid at få aftalt og implementeret et grønnere leveringsprodukt hos vores kunder.

2023-26

2024

2024-26



-43
ton CO₂-e

Reducering af tomgangstid

Vi vil reducere forbruget af brændstof ved, at nedbringe tomgangstiden pr. dag. Det vil vi gøre igennem uddannelse af alle vores chauffører. I de kommende fire år forventer vi at kunne nedbringe tomgangstiden med mere end 30 min om dagen.

År	Minutter	Reduktion %	Reduktion Min.
2023	81,20	15%	12,18
2024	69,02	15%	10,35
2025	58,67	15%	8,80
2026	49,87	9%	4,49



Udskiftning af lastbiler

Vi vil udskifte 6 lastbiler med nye modeller der har moderne og mere effektive motortyper, der udleder mindre CO₂. Udskiftningen gennemføres inden udgangen af 2023 og vi forventer derfor, at få det fulde udbytte fra 2024.

-29
ton CO₂-e



Konvertering til Biodiesel

Ved at skifte delvist til biodiesel kan vores store kunder spare 100 ton CO₂ om året ved, at vi udskifter 5% af det brændstof vi anvender for én kunde til biodiesel.

-100
ton CO₂-e

E1-5: Energiforbrug og mix

15.777
MWh

98
MWh

Samlet energiforbrug fra ikke-vedvarende kilder	MWh
1) Brændstofforbrug fra kul og kulprodukter	-
2) Brændstofforbrug fra råolie og olieprodukter	-
.. Benzin	85
.. Diesel	15.662
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	30
Total forbrug fra ikke-vedvarende kilder	15.777

Samlet energiforbrug fra vedvarende kilder	MWh
1) Brændstofforbrug fra biomasse, biogas, ikke-fossilt brændstofaffald, brint fra vedvarende kilder mm.	-
..Biogas	91
..HVO biodiesel	7
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	98

E1-6: Total GHG og Scope 1, 2, 3 udledninger

E1-6	GHG udledninger	ton CO ₂ -e
a)	Total udledning, Scope 1	4.023
b)	Total udledning, Scope 2	5
c)	Total udledning, Scope 3	6.281
d)	Total GHG udledning	10.309

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 stort potentiale til at reducere CO₂ udledningen ved, at fokusere på forbruget af fossilt brændstof og arbejde med at indføre grønnere typer af brændstof.

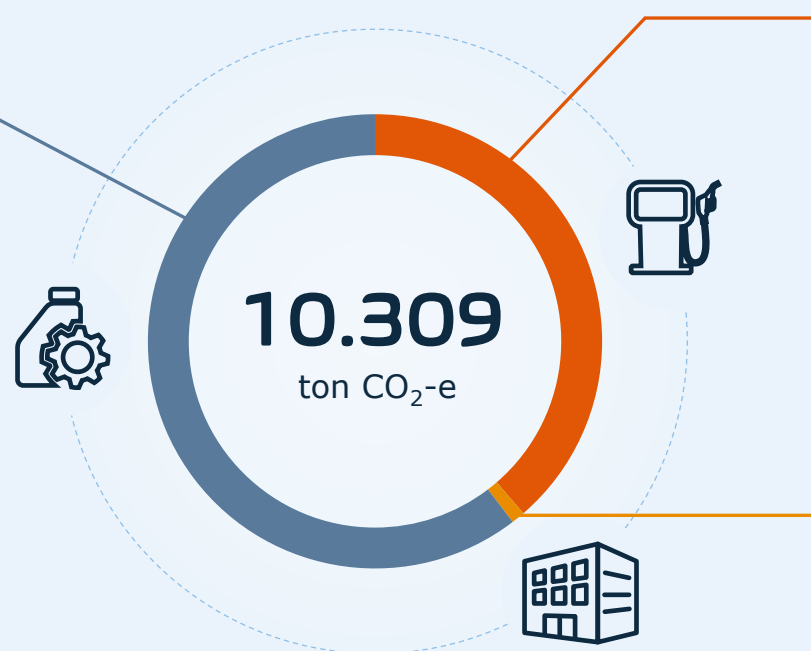
60% | Scope 3: Vedligehold

96% 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.

26% Kategori 4: Transport via underleverandører

28% Kategori 3: Udvinning og transport af fossilt brændstof

42% Kategori 13: Transport med egne biler der er udlejet til underleverandører



39% | Scope 1: Brændstof

Vores direkte udledning af drivhusgasser stammer primært fra vores forbrug af fossile brændstoffer. Kun 1% stammer fra udledning af kølemidler til eksempelvis køletrailere, airconditionanlæg mm.

1% Kølemidler
99% 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.

E1-6: Total GHG og Scope 1, 2, 3 udledninger

GHG udledninger	Note	Enhed	2022	2021
Scope 1 GHG udledning		ton CO₂e	4.023	-
Scope 2 GHG udledning		ton CO₂e	5	-
.. lokationsbaseret elektricitet		ton CO ₂ e	4	
.. markedsbaseret elektricitet (Vi anvendte ikke grøn strøm i denne rapporteringsperiode)		ton CO ₂ e	12	
.. varme		ton CO ₂ e	1	
Væsentlig Scope 3 GHG udledning		ton CO₂e	6.281	-
.. kategori 01: Indkøbte varer og tjenester		ton CO ₂ e	155	
.. kategori 02: Anlægsaktiver		ton CO ₂ e	16	
.. kategori 03: Brændsel- og energirelaterede aktiviteter		ton CO ₂ e	1.787	
.. kategori 04: Opstrøms transport og distribution		ton CO ₂ e	1.643	
.. kategori 05: Affald genereret	IM		-	
.. kategori 06: Forretningsrejser		ton CO ₂ e	4	
.. 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 ₂ e	2.675	
.. kategori 14: Franchises	IR		-	
.. kategori 15: Investeringer	IR		-	
Total GHG udledning (lokationsbaseret)		ton CO₂e	10.309	
<i>Total GHG udledning (markedsbaseret)</i>		<i>ton CO₂e</i>	<i>10.317</i>	

E1-7 og 8: Fjernelse af drivhusgasser og CO₂-prissætning

E1-7: Fjernelse af drivhusgasser og kulstofkreditter

- a) Vi har ikke gennemført aktiviteter eller investeringer med henblik på, at optage og fjerne drivhusgasser fra atmosfæren.
- b) 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.

E1-8: Intern CO₂-prissætning

Vi har ikke anvendt interne CO₂ prissætningsmodeller i denne rapportering.



Info om rapporteringskravet E1-8

En intern CO₂ prissætningsmodel sætter en pengeværdi på drivhusgasemissioner, som virksomheden derefter kan inddrage i investeringsbeslutninger og forretningsdrift. Virksomheden kan bruge intern CO₂-prissætning som en strategi til at styre klimarelaterede forretningsrisici og forberede en overgang til en kulstoffattig økonomi.

E1-9: 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-udledning blandt andet ved, at introducere biodiesel i deres drift. Dette kan føre til et fald i priserne over tid, hvilket gør biodiesel mere tilgængelig for alle. Det er dog stadig et kylling-og-æg-problem, når det kommer til at introducere biodiesel i transportsektoren og den er ikke hjulpet på vej af den nuværende situation i Europa.

Den høje pris på biodiesel sammenlignet med truckdiesel er en af hovedårsagerne til, at den endnu ikke er blevet særligt udbredt i transportsektoren. Den grønne merpris for, at skifte fra truckdiesel til biodiesel var i starten af 2021 på 7,42 kr. og en forøgelse på 73%. Den seneste økonomiske uro i Europa har øget den grønne merpris til 14,21 kr. i starten af 2023. En forøgelse på hele 91% - næsten dobbelt så dyrt.

En fuld konvertering til biodiesel vil derfor medføre en betragteligt prisstigning i vores priser og dermed vores kunders udgifter. Udgifter der til sidst vil få danskernes dagligvarer til at stige. Den høje pris på biodiesel er derfor en risikofaktor for vores kunder, og dermed også for os.

Vi ser biodiesel som en god og tilgængelig mulighed for, at reducere vores udledning af CO₂, og samtidigt en mulighed der kræver samarbejde på tværs. Det lave udbud holder prisen oppe, og den lave efterspørgsel påvirker det manglende udbud negativt. Derfor vil vi arbejde med at øge efterspørgslen ved at introducere produkter med delvis konvertering til biodiesel i samarbejde med vores kunder. Målet er at øge efterspørgslen og dermed få prisen til at falde, så flere af vores kunder og andre virksomheder vil konvertere mere af deres forbrug af truckdiesel til biodiesel.

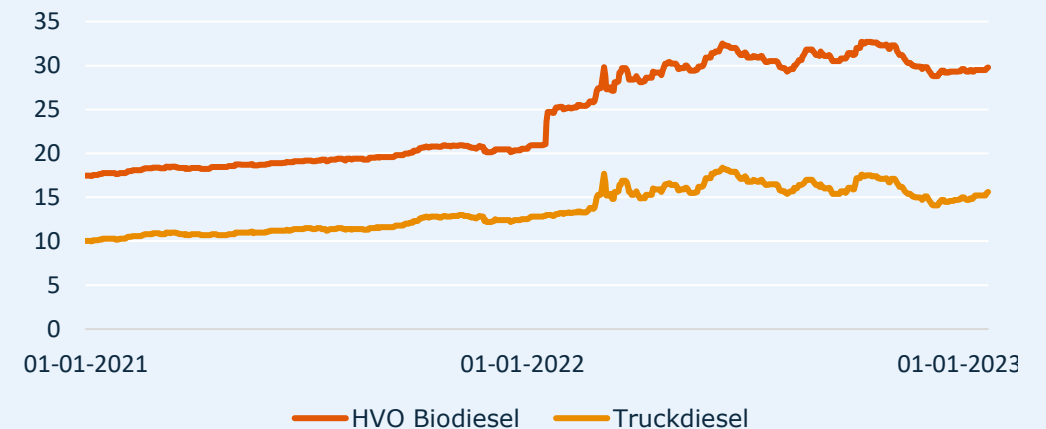
Det er en proces der tager tid, men vi tror på at det er den rigtige vej.

Kilde: [Se prisudviklingen på OK's produkter](#)

Info om biodiesel

Biodiesel er et bæredygtigt alternativ til traditionel truckdiesel, der bruges i transportsektoren. Biodiesel er et brændstof fremstillet af vedvarende kilder såsom vegetabiliske olier, animalsk fedt og genbrugt madolie. Det er et miljøvenligt brændstof, der har lavere kulstofemissioner end fossilt truckdiesel der anvendes af lastbiler.

Prisudvikling i DKK på HVO biodiesel og truckdiesel



Kontaktoplysninger

Fogtmann Logistik

Jens Ravns Vej 11C

7100 Vejle

Denmark

CVR: 31877008

Kontaktperson

Klaus Fogtmann

Tel: +45 82 305 306

E-mail: kontakt@fogtmann.nu



Emissionsfaktorer

	Aktivitetstype	Emissionsfaktor	Enhed	Reference for emissionsfaktor
Scope 1	Benzin, Blyfri 95	2,19	kg CO ₂ -e/l	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
	Benzin, Oktan 100	2,34	kg CO ₂ -e/l	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
	Diesel	2,51	kg CO ₂ -e/l	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
	Diesel, Truck	2,51	kg CO ₂ -e/l	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
	Diesel, Premium	2,51	kg CO ₂ -e/l	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
	AdBlue	0,24	kg CO ₂ -e/kg	Carbon Footprint Reference Values - Sustainable Agriculture In Europe (Urea)
	R4552A, Kølemiddel	1945	kg CO ₂ -e/kg	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
	HVO biodiesel	0,04	kg CO ₂ -e/l	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
	Biogas	0,01	kg CO ₂ -e/kg	UK government GHG conversion factors for Company Reporting 2021 v.2.0 standard set
Scope 2	Elektricitet, markedsbaseret	0,41	kg CO ₂ -e/kWh	EnergiNet – Generel deklaration 2021
	Elektricitet, lokationsbaseret	0,14	kg CO ₂ -e/kWh	EnergiNet – Miljødeklaration 2021
	Fjernvarme	0,03	kg CO ₂ -e/kWh	Vejle fjernvarmedeklaration 2021

Beregningsmetode: Energi

Energitype	Aktivetsdata	Brændværdi	Massefylde	MWh til GJ	Omregning til MWh
Benzin ⁽¹⁾	9313 liter	43,8 GJ/ton	0,75 ton/m ³	1 MWh = 3,6 GJ	$(9313 / 1000 * 0,75) * (43,8 / 3,6) = 84,9$ MWh
Diesel ⁽¹⁾	1.571.957 liter	42,7 GJ/ton	0,84 ton/m ³	1 MWh = 3,6 GJ	$(1571957 / 1000 * 0,84) * (42,7 / 3,6) = 15.661,9$ MWh
Biogas ⁽²⁾	16.316 kg	23 GJ/1000m ³	1,15 kg/m ³	1 MWh = 3,6 GJ	$(16316 / 1,15) * (23 / 1000) / 3,6 = 90,6$ MWh
HVO biodiesel ⁽³⁾	755 liter	43,6 MJ/Kg	0,78 kg/liter	1 MWh = 3,6 GJ	$(755 * 0,78) * (43,6 / 1000 / 3,6) = 7,1$ MWh

Kilder:

- 1) [Energistatistik 2021 - Omregningsfaktorer for energitype til MWh](#)
- 2) https://planenergi.dk/wp-content/uploads/2018/05/9-Biogas_net_dk_tilrettet_version.pdf
- 3) <https://dce2.au.dk/pub/SR431.pdf>