

Klimat-

redovisning

J. Kraft Group AB

Verksamhetsåret 2022

Framtagen i samarbete med

ATMOZ

INNEHÅLL

Introduktion	1
Metod	1
GHG-protokollet.....	1
Scope.....	1
Konsolideringsmetod	2
Metod scope 2.....	2
Basår	2
Dataunderlag och beräkningsfaktorer	3
Antaganden och uppdateringar.....	3
Systemgränser.....	4
Klimatpåverkan.....	5
Scope 1	7
Scope 2.....	8
Scope 3.....	11
Kategori 1 - Köpta varor	12
Kategori 3 - Bränsle- och energirelaterade aktiviteter.....	13
Kategori 4 - Uppströms transport och distribution.....	15
Kategori 5 - Avfall som genereras av verksamheten	16
Kategori 6 - Tjänsteresor.....	17
Kategori 7 - Anställdas pendling.....	19
Kategori 12 - Slutbehandling av sålda produkter	21
Tillförlitlighetsanalys.....	22
Referenser.....	23
Bilaga 1 - Biogena koldioxidutsläpp.....	24



Introduktion

Denna klimatredovisning redogör för J. Krafts klimatpåverkan under verksamhetsåret 2022 och är framtagen i samarbete med Atmoz. J. Kraft grundades 1991 och är en ledande leverantör inom hudvårds- och hårvårdsbranschen. 2022 hade företaget 64 anställda (FTE) och omsatte 124 miljoner svenska kronor.

Metod

GHG-protokollet

Atmoz beräkning och rapportering sker enligt GHG-protokollets (Greenhouse Gas Protocol) riktlinjer. GHG-protokollet bygger på fem principer;

- Relevans (relevance): rapporteringen ska på ett relevant sätt spegla företagets eller organisationens klimatpåverkan så att den kan fungera som ett beslutsunderlag för användare både internt och externt.
- Fullständighet (completeness): rapporteringen ska täcka all klimatpåverkan inom den angivna systemgränsen. Eventuella undantag ska beskrivas och förklaras.
- Jämförbarhet (consistency): metoden för beräkningarna ska vara konsekvent så att jämförelser kan göras över tid. Förändringar i data, systemgränser, metoder eller dylikt ska dokumenteras.
- Transparens (transparency): all bakgrundsdata, alla metoder, källor och antaganden ska dokumenteras.
- Noggrannhet (accuracy): den beräknade klimatpåverkan ska ligga så nära den verkliga klimatpåverkan som möjligt.

Scope

GHG-protokollet delar in klimatpåverkan i tre så kallade scope, nämligen:

Scope 1, som omfattar direkta växthusgasutsläpp. Detta är växthusgasutsläpp från aktiviteter som verksamheten har direkt kontroll över, så som utsläpp från tjänstefordon.

Scope 2, som omfattar indirekta växthusgasutsläpp från användning av köpt energi, så som el och fjärrvärme.

Scope 3, som omfattar övriga indirekta växthusgasutsläpp. Detta omfattar växthusgasutsläpp från samtliga övriga aktiviteter, så som produktion, logistik, flygresor etc.

I de fall aktiviteter inom scope 1 och 2 har klimatpåverkan som uppstår i livscykeln men inte är direkt avhängig aktiviteten, faller även denna inom scope 3. Exempel på sådana fall är produktion och transport av de drivmedel som förbränns i verksamhetens tjänstebilar eller produktion och underhåll av kraftverk som levererar energi.



Konsolideringsmetod

GHG-protokollet tillåter två olika konsolideringsmetoder; equity share och control approach. Vald metod påverkar, i viss utsträckning, i vilket scope klimatpåverkan redovisas, men framför allt har det betydelse för ägande i andra bolag och vad som ska inkluderas i beräkningen till följd av det. Enligt control approach står ett företag för 100 procent av växthusgasutsläppen från verksamheter de har kontroll över. När företaget använder control approach för att konsolidera utsläppen av växthusgaser, ska företaget välja mellan operationell kontroll och finansiell kontroll. Konsolideringsmetoden som används för J. Krafts klimatrapportering är operationell kontroll, vilket innebär att avgränsningen av företagets klimatpåverkan baseras på dess rådighet över respektive verksamhetsaktiviteter.

Metod scope 2

För scope 2 ska klimatpåverkan från elektricitet redovisas på två sätt enligt GHG-protokollet.

Platsbaserad metod, där klimatpåverkan är beräknad utifrån ett genomsnittligt värde för elnätets elektricitet i regionen/landet.

Marknadsbaserad metod, där klimatpåverkan från elektriciteten är beräknad utifrån ett specifikt elavtal som aktivt köpts av verksamheten. Har inget aktivt val gjorts beräknas elektriciteten som residualmix. Residualmixen är det miljövärde som är kvar när man räknat bort den el som sålts med garanterat ursprung. Den elmix som då blir kvar innehåller förhållandevis hög andel fossilbaserade energislag och ger därav en högre klimatpåverkan. Fortsättningsvis benämns residualmix som "ospecificerat". För Norden används en specifik residualmix som baseras på den gemensamma nordiska energimarknaden. För övriga länder används en residualmix för det specifika landet.

Basår

För verksamhetens långsiktiga klimatstrategi kan ett basår sättas, vilket det aktuella redovisningsåret jämförs mot. J. Kraft har ännu inte bestämt ett basår.

Enligt GHG-protokollet behöver basåret räknas om vid vissa typer av förändringar i beräkningens omfattning eller metod om förändringen anses vara signifikant. Atmos har som standard satt att omräkning av basåret krävs om resultatet visar en skillnad lika med eller större än 5 % av den totala klimatpåverkan.

Omräkning sker vid:

- Signifikant förändring i organisationens struktur (t.ex. tillkommande av bolag, in/out-source förändringar)
- Signifikant förändring i beräkningsmetodik (t.ex. förbättrade emissionsfaktorer, förbättrade aktivitetsdata)
- Utökning av systemgränser som ger signifikant förändring sett till totalen
- Upptäckt av signifikanta fel eller mindre fel som tillsammans är signifikanta

Omräkning av basåret sker inte vid organisk tillväxt.



Dataunderlag och beräkningsfaktorer

Aktivitetsdata som använts i klimatberäkningen är angivna av J. Kraft och avser verksamhetsåret 2022. Atmoz har i sin tur tagit fram beräkningsfaktorer och schabloner för att omvandla angivna aktivitetsdata till klimatpåverkan. I vissa fall har dataunderlaget kompletterats med nödvändiga antaganden och genomsnittsvärden (se avsnitt Antaganden och uppdateringar).

Samtliga beräkningsfaktorer som använts är av enheten CO₂-ekvivalenter (CO₂e), vilket är en sammanvägning av utsläppta växthusgaser motsvarande klimateffekten (Global Warming Potential) av koldioxid över ett 100-årsperspektiv och inkluderar de sju växthusgaser som omfattas av Kyotoprotokollet: CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC, SF₆ och NF₃.¹ GWP-värden har applicerats, där så är möjligt, enligt IPCC Fifth Assessment Report, 2014 (AR5). Köldmedier kan i vissa fall innehålla ämnen som har hög klimatpåverkan men som inte ingår i Kyotoprotokollet, dessa rapporteras i så fall separat i bilaga 2.

Enligt GHG-protokollet ska de sju växthusgaserna ovan beräknas och redovisas både separat och sammanvägt som CO₂e. I dagsläget redovisar Atmoz endast gaserna sammanvägt, då tillgängliga beräkningsfaktorer i största utsträckning inte är uppdelade per växthusgas.

Atmoz räknar med alla livcykelutsläpp från elektricitet i kategori 3 Bränsle- och energirelaterade aktiviteter som inte inkluderas i scope 1 eller 2.

Beräkningsfaktorer som används för flygresor tar hänsyn till utsläpp av partiklar, NO_x och vattenånga som sker på hög höjd, den så kallade "höghöjdseffekten". Den uppräkningsfaktor som tillämpats av Atmoz för att ta hänsyn till höghöjdseffekter vid flygresor är 1,9. Siffran 1,9 har tagits fram av forskare på Chalmers² och anges bland annat av Naturvårdsverket och Transportstyrelsen.

Antaganden och uppdateringar

I 2022 års beräkning har tjänsteresor lagts till. Det gör att omfattningen mellan 2021 och 2022 inte är den samma och den totala klimatpåverkan inte är helt jämförbar.

Den totala klimatpåverkan för 2021 har ändrats sedan förgående klimatredovisning då underlag för fordon i scope 1 tillkommit, well-to-tank (WTT) för anställdas pendling har exkluderats samt konsulters bilkörning har exkluderats från kategorin som benämndes logistik. Enligt GHG protokollet ska WTT inte inkluderas för aktiviteter i scope 3, därför har det exkluderats för bilar i anställdas pendling. Då endast well-to-wheel (WTW) data funnits tillgänglig från transportörer har WTW används för uppströms transport och distribution. Vidare har volymerna för slutbehandling av sålda produkter korrigerats för 2021, för höga värden rapporterades för oktober till december.

¹ CO₂: Koldioxid, CH₄: Metan, N₂O: Dikväveoxid, HFC: Flourerade kolväten, PFC: Perflourkolväten, SF₆: Svavelhexafluorid och NF₃: Kvävetrifluorid.

² Kamb och Larsson *Klimatpåverkan från svenska befolkningens flygresor 1990 – 2017* 2018



I de fall då fjärrvärmeförbrukningen varit okänd har den beräknats med ett snitt per kvadratmeter baserat på övriga lokalers förbrukning.

Systemgränser

Nedan redovisas vilka utsläppskällor som ingår i respektive scope inom ramen för J. Krafts systemgränser.

Tabell 1. Omfattning av klimatredovisning.

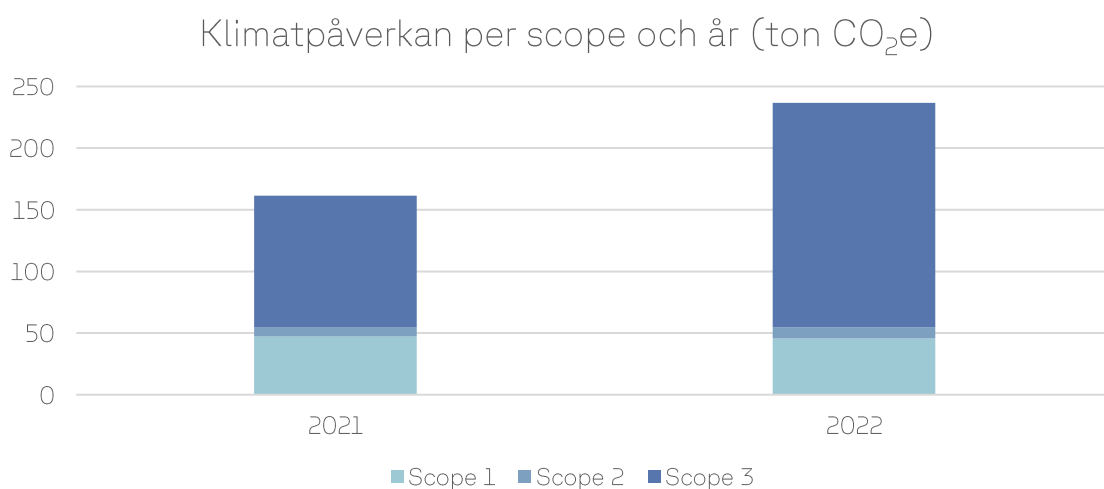
	Omfattning	Kommentar
Scope 1		
Köldmedium	Ej relevant	
Fordon	Inkluderad	
Stationär förbränning	Ej relevant	
Scope 2		
Elektricitet	Inkluderad	
Fjärrvärme	Inkluderad	
Fjärrkyla	Ej relevant	
Scope 3		
Köpta varor	Delvis inkluderad	Kontorsförbrukning inkluderad
Köpta tjänster	Exkluderad	
Kapitalvaror	Exkluderad	
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter (som inte inkluderas i scope 1 eller 2)	Inkluderad	
Uppströms transport och distribution	Inkluderad	
Avfall som genererats av verksamheten	Inkluderad	
Tjänsteresor	Inkluderad	Inkluderad för 2022
Anställdas pendling	Inkluderad	
Uppströms leaseade tillgångar	Ej relevant	
Nedströms transport och distribution	Exkluderad	
Bearbetning av sålda produkter	Ej relevant	
Användning av sålda produkter	Ej relevant	
Slutbehandling av sålda produkter	Inkluderad	
Nedströms leaseade tillgångar	Ej relevant	
Franchiser	Ej relevant	
Investeringar	Ej relevant	

Direkta biogena koldioxidutsläpp som uppstår vid förbränning av biomassa/biobränslen ligger utanför J. Krafts systemgränser och inkluderas inte i klimatredovisningen, i enlighet med GHG-protokollet. Dessa utsläpp ingår inte eftersom biomassa/biobränslen under sin framväxt tar upp lika mycket koldioxid som när det förbränns. För transparens redovisas direkta biogena koldioxidutsläpp separat i Bilaga 1 - Biogena koldioxidutsläpp.



Klimatpåverkan

J. Krafts totala beräknade klimatpåverkan under 2022 uppgick till 236,7 ton CO₂e med marknadsbaserad metod, se Figur 1 och Tabell 2. Resultatet har sedan förra året ökat med 46,4% vilket delvis kan förklaras av att tjänsteresor inkluderats i beräkningen för 2022. Största delen av J. Krafts klimatpåverkan ligger inom Scope 3. De tre största kategorierna utgörs av uppströms transport och distribution som står för 39,5% följt av tjänsteresor som står för 20,1% samt fordon (scope 1) som utgör 19,3% av verksamhetens beräknade klimatpåverkan. Se Tabell 3 för verksamhetens klimatpåverkan beräknad med den platsbaserade metoden.



Figur 1. Fördelning av verksamhetens klimatpåverkan per scope och år med marknadsbaserad metod.

Tabell 2. Verksamhetens beräknade klimatpåverkan angiven i ton CO₂e med marknadsbaserad metod. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Scope (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Scope 1	47,1	45,7	19,3%	- 1,4	-2,9%
Fordon	47,1	45,7	19,3%	- 1,4	-2,9%
Scope 2	7,4	9,1	3,8%	1,6	22,0%
Elektricitet	0,1	0,1	0,1%	0,1	146,3%
Fjärrvärme	7,4	8,9	3,8%	1,6	21,2%
Scope 3	106,4	181,9	76,8%	75,6	71,0%
Anställdas pendling	32,2	15,4	6,5%	- 16,8	-52,3%
Avfall	0,2	0,4	0,2%	0,2	78,9%
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	19,3	17,4	7,4%	- 1,9	-9,7%
Köpta varor	6,2	7,1	3,0%	0,9	14,8%
Slutbehandling av sålda produkter	0,6	0,4	0,2%	- 0,2	-27,6%
Tjänsteresor		47,7	20,1%	47,7	
Uppströms transport och distribution	47,8	93,4	39,5%	45,7	95,5%
Total	160,9	236,7	100,0%	75,8	47,1%



Tabell 3. Verksamhetens beräknade klimatpåverkan (ton CO₂e) med platsbaserad metod.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Scope 1	47,1	45,7	15,8%	- 1,4	-2,9%
Fordon	47,1	45,7	15,8%	- 1,4	-2,9%
Scope 2	59,9	56,7	19,5%	- 3,1	-5,2%
Elektricitet	52,5	47,8	16,5%	- 4,7	-9,0%
Fjärrvärme	7,4	8,9	3,1%	1,6	21,2%
Scope 3	108,8	187,8	64,7%	79,0	72,5%
Anställdas pendling	32,2	15,4	5,3%	- 16,8	-52,3%
Avfall	0,2	0,4	0,1%	0,2	78,9%
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	21,8	23,3	8,0%	1,5	7,0%
Köpta varor	6,2	7,1	2,5%	0,9	14,8%
Slutbehandling av sålda produkter	0,6	0,4	0,2%	- 0,2	-27,6%
Tjänsteresor		47,7	16,4%	47,7	
Uppströms transport och distribution	47,8	93,4	32,2%	45,7	95,5%
Total	215,8	290,3	100,0%	74,5	34,5%

Enligt Parisavtalet får den globala uppvärmningen inte överstiga 1,5 °C. För att vara i linje med Parisavtalet behöver företag enligt Carbon Law³ halvera sina utsläpp varje årtionde räknat från 2020, helst snabbare. Detta innebär en årlig reduktionstakt på minst 7% av totala utsläpp (scope 1,2 och hela scope 3).

För att veta vad detta motsvarar i antal ton behöver J. Kraft utöka sina systemgränser vilket Atmoz rekommenderar. Baserat på befintligt underlag skulle 7% innebära en reduktion på 16,6 ton till nästa år vilket Atmoz rekommenderar att sträva efter som minimum.

Nyckeltal

Tabell 4. Nyckeltal för verksamhetens klimatpåverkan med marknadsbaserad metod. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

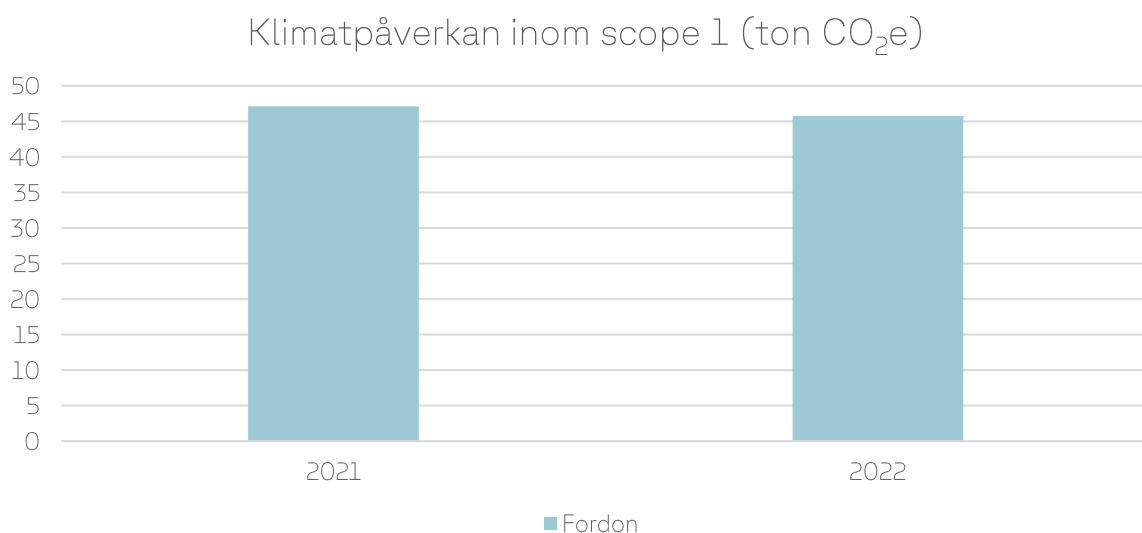
KPI	2021	2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022	Enhet
Klimatpåverkan per anställd	2,82	3,70	0,88	31,0%	t CO ₂ e / FTE
Klimatpåverkan per omsättning	1,30	1,91	0,61	47,1%	t CO ₂ e / MSEK

³ Rockström et al. *A roadmap to decarbonization* 2017



Scope 1

Klimatpåverkan i scope 1 utgör 45,7 ton CO₂e vilket motsvarar 19,3% av den beräknade omfattningen, se Figur 2 och Tabell 5. J. Krafts scope 1 utgörs av förbränning av drivmedel i verksamhetens egna fordon. Sedan förra året har klimatpåverkan från scope 1 minskat med 2,9%.



Figur 2. Verksamhetens klimatpåverkan (ton CO₂e) i scope 1.

Tabell 5. Visar verksamhetens klimatpåverkan (ton CO₂e) i scope 1.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Fordon					
Bil	47,1	45,7	100,0%	- 1,4	-2,9%
Bensin	11,8	13,1	28,7%	1,3	11,3%
Diesel	35,3	32,6	71,3%	- 2,7	-7,6%
Total	47,1	45,7	100,0%	- 1,4	-2,9%

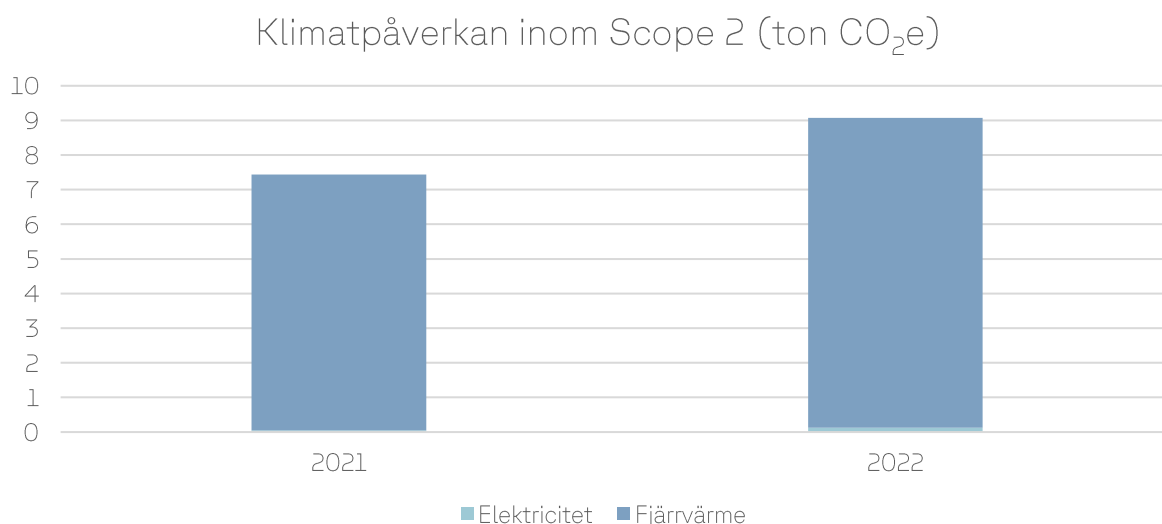
För att minska scope 1 rekommenderas verksamheten att gå över till eldrivna fordon för att reducera mängden fossila bränslen. Viktigt att ta hänsyn till då är vilken el som fordonen laddas med och ha som mål att ladda med förnybar el.

Notera att underlag för scope 1 saknades för 2021 vid förra årets klimatberäkning men är nu tillagt.



Scope 2

J. Krafts klimatpåverkan i scope 2 kommer från köpt el och fjärrvärme. Klimatpåverkan från scope 2 uppgick 2022 till 9,1 ton CO₂e med marknadsbaserad metod, motsvarande 3,8% av J. Krafts beräknade klimatpåverkan. Se Figur 3 för klimatpåverkan i scope 2. Sedan förra året har klimatpåverkan i scope 2 ökat med 22,0%.



Figur 3. Klimatpåverkan (ton CO₂e) i scope 2 med marknadsbaserad metod.

Tabell 6 och Tabell 7 visar klimatpåverkan (ton CO₂e) kopplade till verksamhetens energiförbrukning för 2022 samt förändringen från föregående år. Resultat för marknadsbaserad el presenteras i Tabell 6 och för platsbaserad el i Tabell 7. Det marknadsbaserade resultatet tar hänsyn till elcertifikat baserat på elens ursprung. I den platsbaserade metoden används klimatpåverkan för den genomsnittliga elmixen i Norden.

Tabell 6. Klimatpåverkan (ton CO₂e) för scope 2 beräknad med marknadsbaserad metod. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Elektricitet	0,1	0,1	1,4%	0,1	146,3%
Förnybar ospec.	0,1	0,1	1,4%	0,1	146,3%
Vindkraft	0,0	0,0	0,0%	0,0	
Fjärrvärme	7,4	8,9	98,6%	1,6	21,2%
Borås	1,4	1,5	16,1%	0,1	6,2%
Lund	0,3	0,2	2,1%	- 0,1	-28,2%
Helsingborg	1,7	1,3	13,9%	- 0,4	-26,3%
Malmö	2,7	4,6	50,8%	1,9	72,8%
Stockholm	1,4	1,4	15,8%	0,1	4,4%
Total	7,4	9,1	100,0%	1,6	22,0%

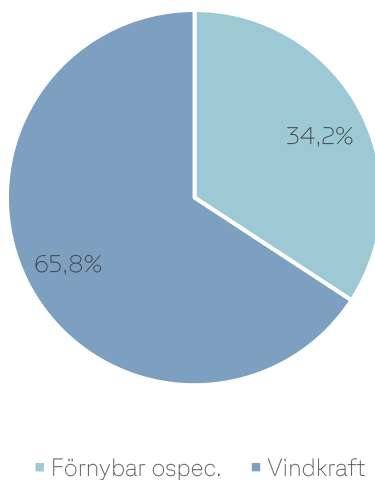


Tabell 7. Klimatpåverkan (ton CO₂e) för scope 2 beräknad med platsbaserad metod. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Elektricitet					
Platsbaserad	52,5	47,8	84,2%	- 4,7	-9,0%
Fjärrvärme	7,4	8,9	15,8%	1,6	21,2%
Total	59,9	56,7	100,0%	- 3,1	-5,2%

Figur 4 visar fördelning av den förbrukade elens ursprung för 2022. Andelen fossilfri el uppgår till 100,0%

Electricitetens ursprung (kWh)



Figur 4. Elförbrukning per respektive energikälla 2022.

Tabell 8 visar den årliga förbrukningen (kWh) av energi med olika ursprung samt förändring mot föregående år.



Tabell 8. Energiförbrukning (kWh) för respektive källa.

Energi (kWh)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Elektricitet	253 140,0	242 502,0	60,3%	- 10 638,0	-4,2%
Kontoret Malmö	18 857,0	17 398,0	4,3%	- 1 459,0	-7,7%
Kontoret Sthlm	4 055,0	5 078,0	1,3%	1 023,0	25,2%
Lager	142 000,0	125 557,0	31,2%	- 16 443,0	-11,6%
Lenhud Borås	27 170,0	25 299,0	6,3%	- 1 871,0	-6,9%
Lenhud Helsingborg	8 309,0	7 066,0	1,8%	- 1 243,0	-15,0%
Lenhud Lund	28 825,0	35 710,0	8,9%	6 885,0	23,9%
Lenhud Malmö	23 924,0	24 948,0	6,2%	1 024,0	4,3%
Lenhud Stockholm		1 446,0	0,4%	1 446,0	
Fjärrvärme	159 864,3	159 490,8	39,7%	- 373,5	-0,2%
Kontoret Malmö	15 486,0	15 400,0	3,8%	- 86,0	-0,6%
Kontoret Sthlm	34 350,0	34 300,0	8,5%	- 50,0	-0,1%
Lenhud Borås	33 835,6	33 762,5	8,4%	- 73,0	-0,2%
Lenhud Helsingborg	24 850,0	24 850,0	6,2%	0,0	0,0%
Lenhud Lund	31 245,7	31 178,3	7,8%	- 67,4	-0,2%
Lenhud Malmö	20 097,0	20 000,0	5,0%	- 97,0	-0,5%
Total	413 004,3	401 992,8	100,0%	- 11 011,5	-2,7%

Nyckeltal, scope 2

Tabell 9. Nyckeltal för verksamhetens scope 2 med marknadsbaserad metod.

KPI Scope 2	2021	2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022	Enhet
Energiförbrukning per yta	147,13	138,38	- 8,75	-5,9%	kWh / m ²

Ökningen av klimatpåverkan kommer framför allt från fjärrvärmerna i Malmö och beror på att emissionsfaktorn har ökat.

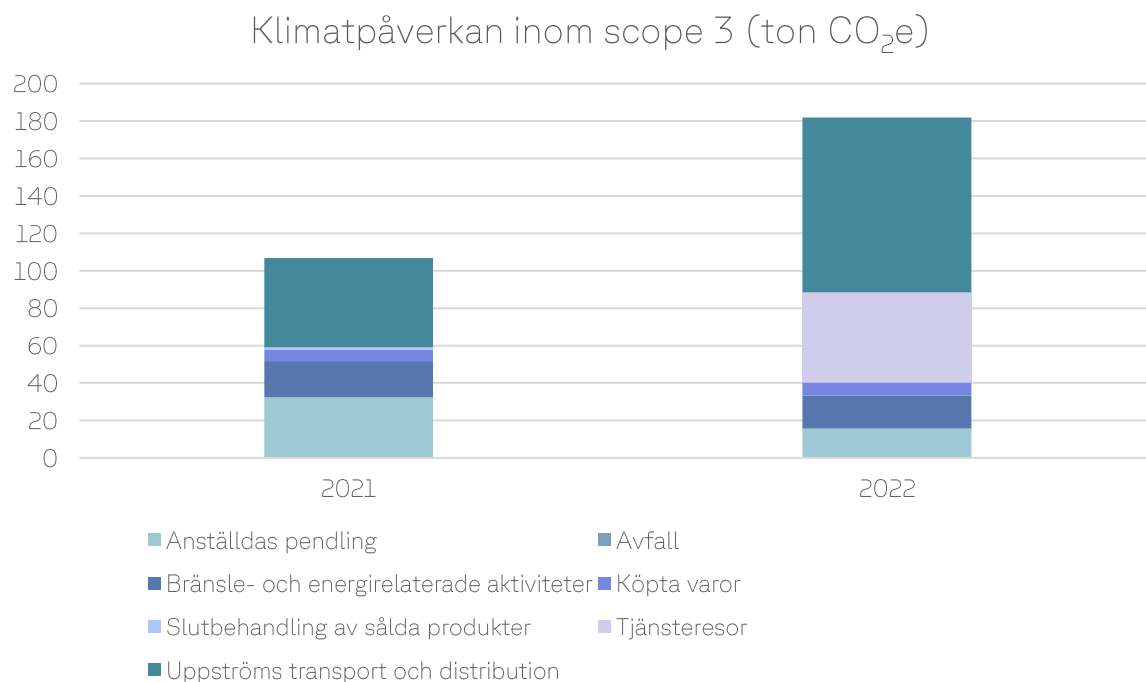
Verksamheten rekommenderas att fortsätta köpa in förnyelsebar elektricitet då det är en effektiv åtgärd för att reducera sin klimatpåverkan. Det är även viktigt att jobba med energieffektivisering då den förnyelsebara elektriciteten ska räcka till mycket i ett alltmer elektrifierat samhälle.

Med avseende på fjärrvärme rekommenderas företaget att se över sin förbrukning. Detta kan göras genom att sänka temperaturen och att se över outnyttjade ytor som inte behöver stå uppvärmda. Om möjligt kan verksamheten se över om byggnaden kan energieffektiviseras genom tätning eller isolering.



Scope 3

Klimatpåverkan i scope 3 2022 utgör 181,9 ton CO₂e vilket motsvarar 76,8% av den beräknade omfattningen, se Figur 5 och Tabell 10. J. Krafts scope 3 utgörs av tjänsteresor, anställdas pendling, avfall, köpta varor, bränsle- och energirelaterade aktiviteter, slutbehandling av sålda produkter och uppströms transport och distribution. Sedan förra året har scope 3 ökat med 70,3%.



Figur 5. Verksamhetens klimatpåverkan (ton CO₂e) i scope 3.

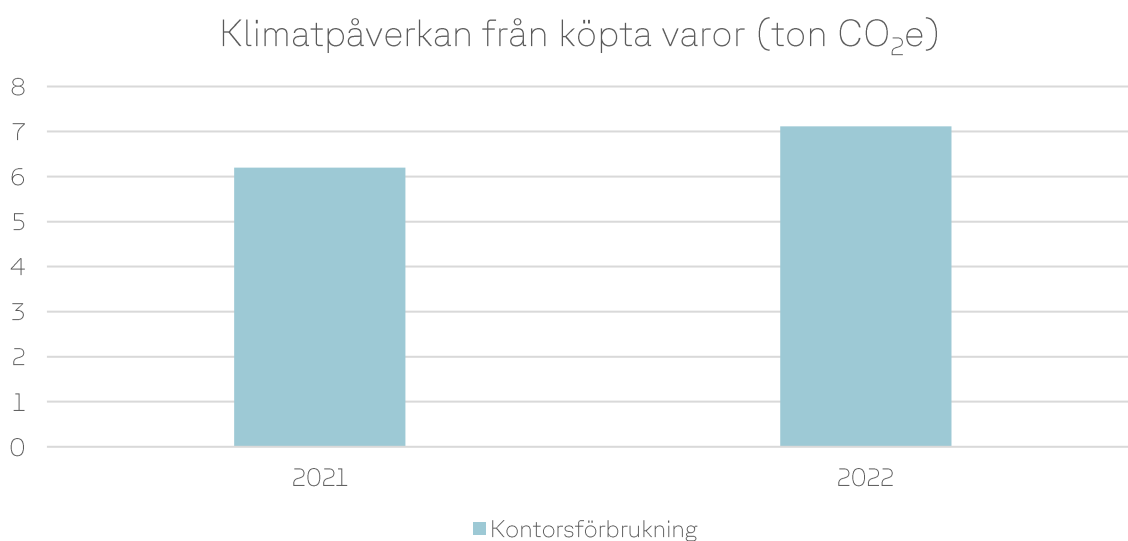
Tabell 10. Verksamhetens klimatpåverkan (ton CO₂e) i scope 3. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Anställdas pendling	32,2	15,4	8,5%	- 16,8	-52,3%
Avfall	0,2	0,4	0,2%	0,2	78,9%
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	19,3	17,4	9,6%	- 1,9	-9,7%
Köpta varor	6,2	7,1	3,9%	0,9	14,8%
Slutbehandling av sålda produkter	0,6	0,4	0,2%	- 0,2	-27,6%
Tjänsteresor		47,7	26,2%	47,7	
Uppströms transport och distribution	47,8	93,4	51,4%	45,7	95,5%
Total	106,4	181,9	100,0%	75,6	71,0%



Kategori 1 - Köpta varor

Figur 6 och Tabell 11 redovisar J. Krafts klimatpåverkan från köpta varor, specifikt kontorsförbrukning. Totalt uppgår den beräknade klimatpåverkan från dessa kategorier till 7,1 ton CO₂e vilket motsvarar 3,0% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Beräkningarna för kontorsförbrukning baseras på en schablon utifrån antalet heltidsanställda. Schablonen innefattar kontorsförbrukning av elektronik, papper, kaffe, frukt m.m. Klimatpåverkan från kontorsförbrukning 2022 och är beräknad för de 30 anställda som arbetar på kontor. Sedan förra året har klimatpåverkan från köpta varor ökat med 14,8%.



Figur 6. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från köpta varor.

Tabell 11. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från köpta varor. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Kontorsförbrukning	6,2	7,1	100,0%	0,9	14,8%
Total	6,2	7,1	100,0%	0,9	14,8%

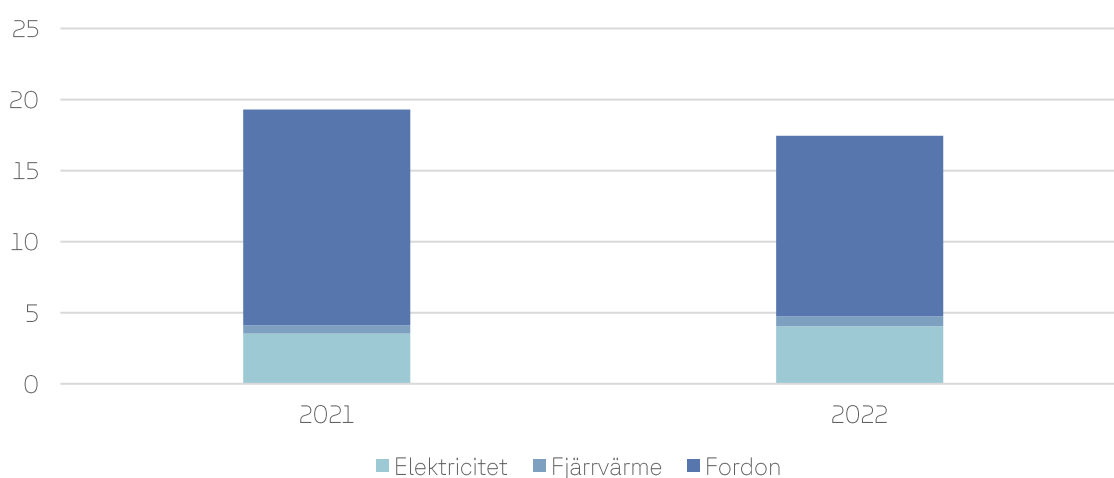
Verksamheten rekommenderas att inkludera alla sina köpta varor och tjänster för att få en heltäckande bild av klimatpåverkan inom denna kategori.



Kategori 3 - Bränsle- och energirelaterade aktiviteter

I kategorin Bränsle- och energirelaterade aktiviteter redogörs för de indirekta livscykelutsläppen relaterade till respektive utsläppskälla i scope 1 och 2, det vill säga den klimatpåverkan som tillskrivs J. Kraft till följd av produktion av drivmedel eller energi samt underhåll av sådana anläggningar. Klimatpåverkan uppgick till 17,4 ton CO₂e vilket motsvarar 7,4%, se Figur 7 och Tabell 12 (marknadsbaserad metod). Sedan förra året har klimatpåverkan minskat med 9,7%. Klimatpåverkan inom den här kategorin är beroende av scope 2 metoden för köpt el därför visas också platsbaserade resultaten i Tabell 13.

Klimatpåverkan från bränsle- och energirelaterade aktiviteter (ton CO₂e)



Figur 7. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från bränsle- och energirelaterade aktiviteter (marknadsbaserad metod).

Tabell 12. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från bränsle- och energirelaterade aktiviteter med marknadsbaserad metod. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Elektricitet	3,5	4,1	23,3%	0,5	14,7%
Förnybar ospec.	1,4	1,8	10,3%	0,4	31,4%
Vindkraft	2,2	2,3	13,0%	0,1	4,2%
Fjärrvärme	0,6	0,7	4,0%	0,1	22,0%
Borås	0,2	0,2	1,0%	0,0	5,2%
Lund	0,1	0,1	0,8%	0,0	37,1%
Helsingborg	0,1	0,1	0,5%	0,0	61,9%
Malmö	0,1	0,2	0,9%	0,0	35,3%
Stockholm	0,1	0,1	0,8%	0,0	0,8%
Fordon	15,2	12,7	72,7%	- 2,5	-16,5%
Bensin	3,5	3,6	20,6%	0,1	2,8%
Diesel	11,7	9,1	52,1%	- 2,6	-22,3%
Total	19,3	17,4	100,0%	- 1,9	-9,7%



Tabell 13. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från bränsle- och energirelaterade aktiviteter med platsbaserad metod.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Elektricitet	6,0	9,9	42,6%	3,9	65,0%
Platsbaserad	6,0	9,9	42,6%	3,9	65,0%
Fjärrvärme	0,6	0,7	3,0%	0,1	22,0%
Fordon	15,2	12,7	54,4%	- 2,5	-16,5%
Total	21,8	23,3	100,0%	1,5	7,0%

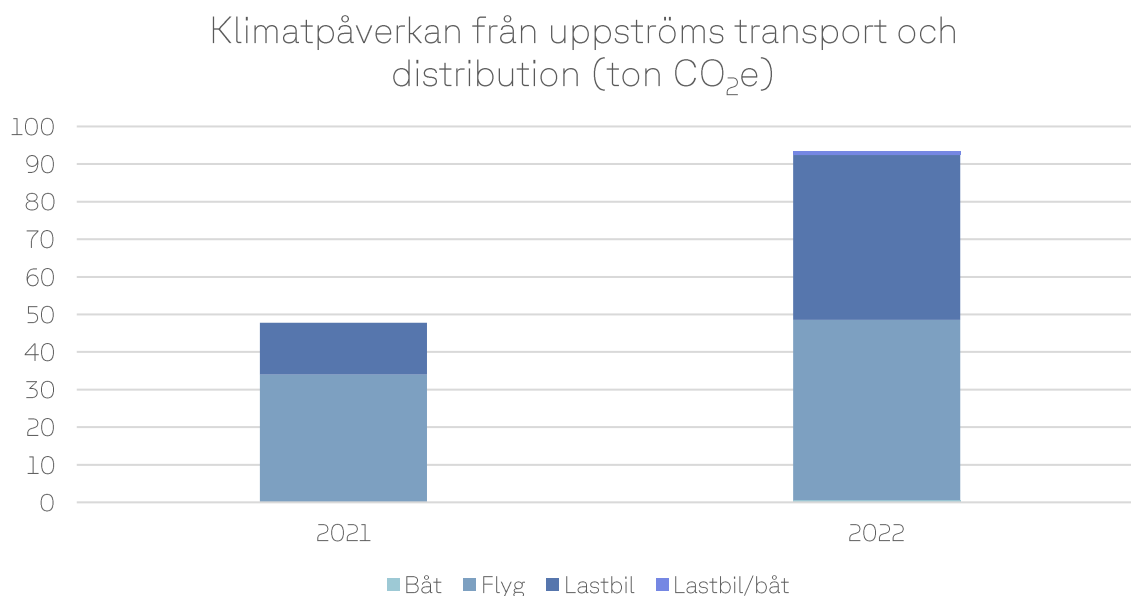
Denna kategori tillskriver Atmos verksamheten som standard. Då påverkan från denna kategori är beroende av aktiviteterna i scope 1 och 2 innebär det att minskningar i scope 1 och 2 även minskar klimatpåverkan från denna kategori. För att minska klimatpåverkan från denna kategori kan verksamheten köpa in el av förnyelsebart ursprung och minska mängderna fossila bränslen som används av verksamheten. Även då åtgärder vidtas kommer det alltid att finnas en liten klimatpåverkan inom denna kategori som en följd av verksamhetens aktivitet i scope 1 och 2.

Då underlag för fordon i scope 1 tillkommit för 2021 har även klimatpåverkan tillkommit i denna kategori.



Kategori 4 - Uppströms transport och distribution

Uppströms transport och distribution utgörs av den logistik (frakter, lagerhållning och omlastning i lokaler) som kommer till verksamheten. Det innebär även den logistik som går från J. Kraft och som verksamheten betalar för inkluderas. Figur 8 och Tabell 14 redovisar J. Krafts klimatpåverkan från uppströms transport och distribution. Totalt uppgår klimatpåverkan från denna kategori till 93,4 ton CO₂e vilket motsvarar 39,5% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan från uppströms transport och distribution ökat med 95,5%.



Figur 8. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från uppströms transport och distribution.

Tabell 14. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från uppströms transport och distribution. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Båt		0,6	0,7%	0,6	
Flyg	34,0	47,9	51,3%	13,9	41,0%
Lastbil	13,8	43,8	46,9%	30,0	217,7%
Lastbil/båt*		1,1	1,1%	1,1	
Total	47,8	93,4	100,0%	45,7	95,5%

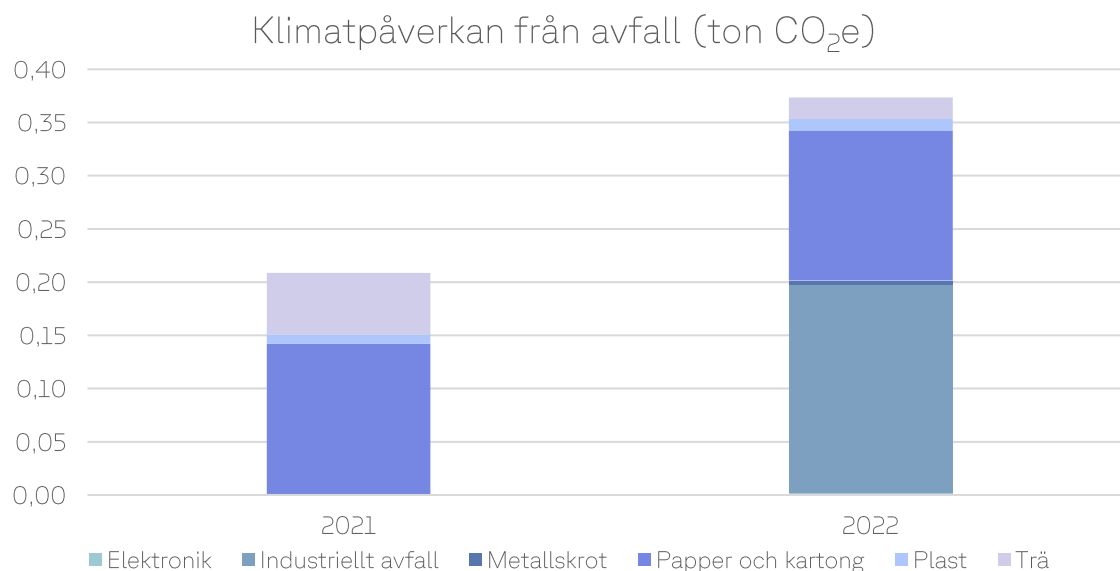
*Klimatpåverkan per transportslag kunde inte separeras för en leverantör.

Verksamheten har fått miljörapporter från speditörer. J. Kraft uppmuntras att välja speditörer som använder HVO som drivmedel för lastbilstransporter. Även att transporter körs med höga fyllnadsgrader och att handla från mer lokala leverantörer minskar också klimatpåverkan från logistik. Där det är möjligt rekommenderas transporter med tåg och båt. Flygtransporter bör undvikas i största möjliga mån.



Kategori 5 - Avfall som genereras av verksamheten

Figur 9 och Tabell 15 redovisar J. Krafts klimatpåverkan från avfall. Totalt uppgår klimatpåverkan från denna kategori till 0,4 ton CO₂e vilket motsvarar 0,16% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan från avfall ökat med 78,9%.



Figur 9. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från avfall.

Tabell 15. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från avfall. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Energiåtervinning		0,20	52,5%	0,20	
Industriellt avfall		0,20	52,5%	0,20	
Materialåtervinning	0,21	0,18	47,5%	- 0,03	-14,9%
Elektronik		0,002	0,5%	0,002	
Metallskrot		0,004	1,0%	0,004	
Papper och kartong	0,14	0,14	37,8%	- 0,001	-0,8%
Plast	0,01	0,01	2,9%	0,002	27,4%
Trä	0,06	0,02	5,4%	- 0,04	-65,5%
Total	0,21	0,37	100,0%	0,16	78,9%

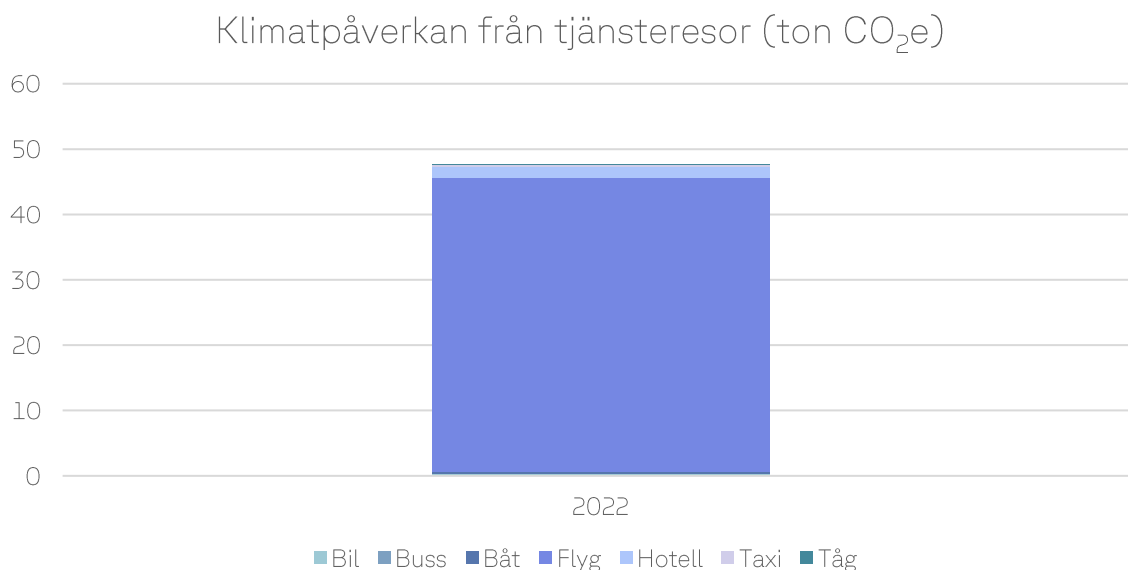
För att minska klimatpåverkan från avfall bör verksamheten arbeta med att minska avfallsmängderna.

Generellt rekommenderas verksamheten att sortera och återvinna avfallet i så stor utsträckning som möjligt.



Kategori 6 - Tjänsteresor

Klimatpåverkan från J. Krafts tjänsteresor kommer från resor med bil, buss, båt, tåg, taxi och flyg samt hotellnätter. 2022 gav J. Krafts tjänsteresor upphov till växthusgasutsläpp motsvarande 47,7 ton CO₂e och stod för 20,1% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Tjänsteresor med flyg står för den största andelen av klimatpåverkan som kan ses i Figur 10 och Tabell 16, dessa tjänsteresor gav upphov till 45,0 ton CO₂e. Den vanligaste flygresan var mellan Malmö och Stockholm. 2022 är första året klimatpåverkan från tjänsteresor mäts.



Figur 10. Klimatpåverkan från tjänsteresor.

Tabell 16. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från tjänsteresor. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2022	% av total 2022
Bil	0,4	0,9%
Buss	0,0	0,0%
Båt	0,2	0,4%
Flyg	45,0	94,3%
Hotell	1,8	3,7%
Taxi	0,3	0,7%
Tåg	0,0	0,1%
Total	47,7	100,0%

Flygresor

I Tabell 17 redovisas klimatpåverkan från verksamhetens flygresor.



Tabell 17. Vanligaste flygrutter 2022.

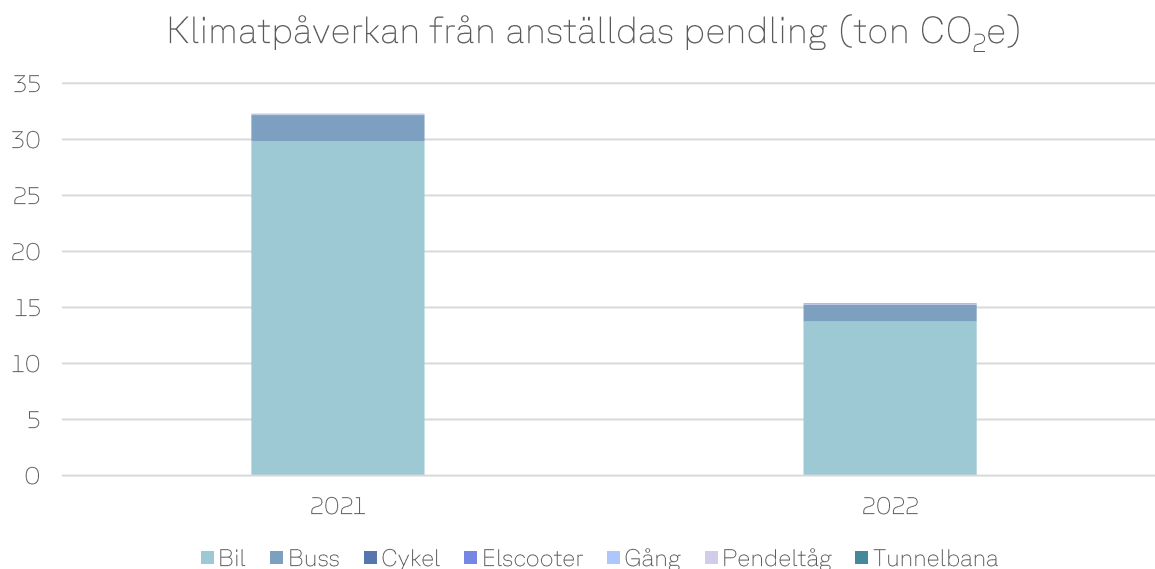
Flygrutt	Antal resor	% av alla resor	Utsläpp /resa (kg)	Totala utsläpp (kg)	% av alla utsläpp	Total distans (pkm)	% av total distans
ARN-MMX	98	42,4%	126	12 380	27,5%	52 212	25,0%
BMA-MMX	58	25,1%	122	7 055	15,7%	29 293	14,0%
ARN-EWR	8	3,5%	1 261	10 088	22,4%	50 470	24,2%
ARN-LHR	8	3,5%	284	2 274	5,1%	11 703	5,6%
ARN-CPH	6	2,6%	129	775	1,7%	3 297	1,6%
CPH-LHR	6	2,6%	201	1 208	2,7%	5 862	2,8%
ARN-VCE	6	2,6%	311	1 863	4,1%	9 701	4,6%
BLO-CPH	4	1,7%	246	982	2,2%	4 944	2,4%
CPH-MXP	4	1,7%	230	919	2,0%	4 574	2,2%
BMA-GOT	4	1,7%	100	402	0,9%	1 518	0,7%
Andra	29	12,6%	242	7 015	15,6%	35 186	16,9%
Total	231	100,0%	195	44 961	100,0%	208 760	100,0%

Stora klimatvinster finns att hämta genom att skära ner på de korta flygningarna och ersätta dessa med tåg eller digitala möten. Fokus läggs därför med fördel på att minska flygresorna. För resor med taxi och användning av hyrbilar bör elfordon i första hand väljas.



Kategori 7 - Anställdas pendling

Klimatpåverkan från anställdas pendling uppgår till 15,4 ton CO_{2e} som kan ses i Figur 11 och Tabell 18, vilket motsvarar 6,5% av J. Krafts beräknade klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan från anställdas pendling minskat med 52,3%.



Figur 11. Klimatpåverkan från anställdas pendling.

Tabell 18. Klimatpåverkan (ton CO_{2e}) från anställdas pendling. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO_{2e} samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO _{2e})	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Bil	29,9	13,8	89,3%	- 16,1	-53,9%
Bensin	18,4	9,6	62,1%	- 8,8	-47,9%
Bensinhybrid		0,7	4,6%	0,7	
Diesel	11,1	2,4	15,6%	- 8,7	-78,4%
El	0,1	1,1	7,0%	0,9	648,5%
HVO	0,3			- 0,3	-100,0%
Buss	2,3	1,5	9,7%	- 0,8	-35,3%
Cykel	0	0	0,0%	0	
Elscooter	0,01	0,005	0,0%	-0,005	-50,2%
Gång	0	0	0,0%	0	
Pendeltåg	0,1	0,1	0,8%	0,1	107,9%
Tunnelbana	0,001	0,02	0,1%	0,019	2470,7%
Total	32,2	15,4	100,0%	- 16,8	-52,3%



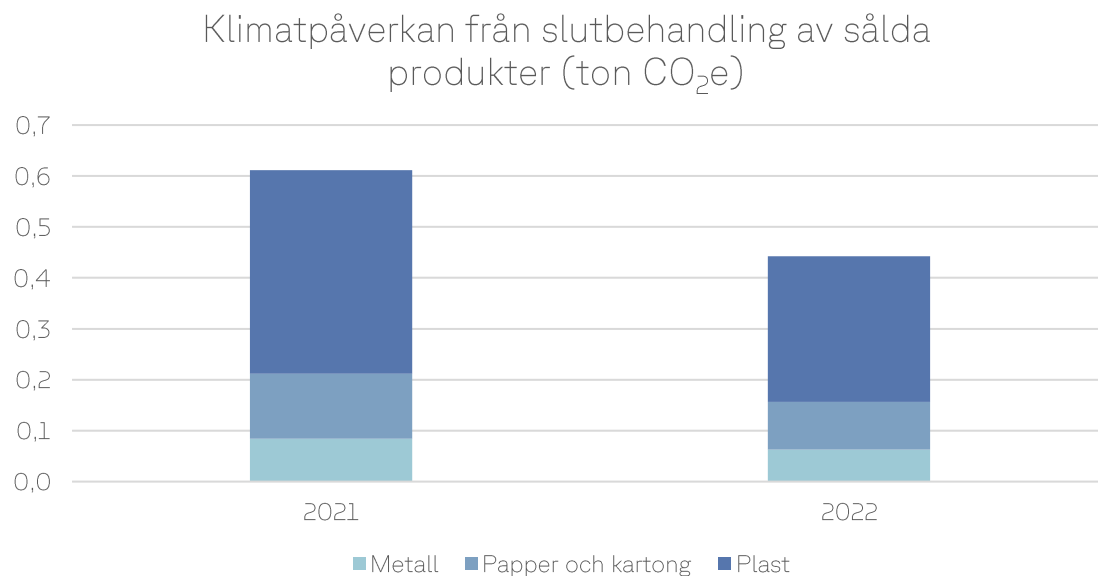
Stora klimatvinster finns att hämta genom att uppmuntra de anställda att ta sig till jobbet genom att gå eller cykla, alternativt åka kollektivtrafik. Detta kan göras på många sätt till exempel rabatterade pendlarkort, cykelservice och informationskampanjer. Även ett ökat arbete hemifrån bidrar till att minska klimatpåverkan från anställdas pendling.

J. Kraft har genomfört en resvaneundersökning där J. Kraft sammanställde resultatet 2021 och för 2022 sammanställde Atmoz resultatet. Då klimatpåverkan har halverats mellan åren går det inte att utesluta att resultatet har sammanställts på olika sätt.



Kategori 12 - Slutbehandling av sålda produkter

Figur 12 och Tabell 19 redovisar J. Krafts klimatpåverkan från slutbehandling av sålda produkter. Totalt uppgår klimatpåverkan från denna kategori till 0,4 ton CO₂e vilket motsvarar 0,2% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan minskat med 27,6%.



Figur 12. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från slutbehandling av sålda produkter.

Tabell 19. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från slutbehandling av sålda produkter. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	% av total 2022	Förändring 2021 - 2022	Förändring % 2021 - 2022
Metall	0,1	0,1	14,2%	-0,02	-25,4%
Papper och kartong	0,1	0,1	21,2%	-0,03	-26,4%
Plast	0,4	0,3	64,6%	- 0,1	-28,5%
Total	0,6	0,4	100,0%	- 0,2	-27,6%

För att minska klimatpåverkan från slutbehandling av sålda produkter uppmuntras verksamheten att optimera förpackningsmaterialen och använda återvunna och återvinningsbara material i dessa.

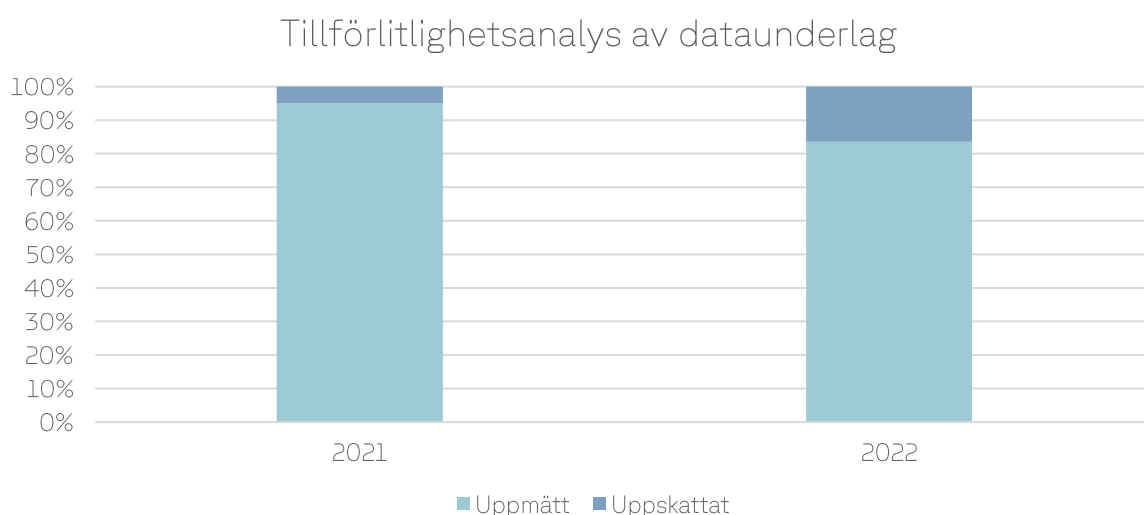
Minskningen som ses beror bland annat på att ett av varumärkena har slutat med att använda plast runt sina förpackningar.



Tillförlitlighetsanalys

Tillförlitlighetsanalysen klassificerar resultatet i tre kategorier, uppmätt, uppskattat samt spend (ekonomiska data) baserat på dataunderlagets tillförlitlighet. Syftet är att utvärdera dataunderlaget och visa huruvida datainsamlingen kan förbättras. Analysen baseras på om data är uppmätt eller uppskattad av företaget eller om ekonomiska data har använts. Generaliseringar och genomsnittsvärden för emissionsfaktorer utvärderas inte eftersom verksamheten inte har möjlighet att påverka dessa.

Dataunderlag som uppskattas kan med fördel försöka mätas i stället för att nå en högre tillförlitlighet i resultatet. Spenddata bör användas i begränsad utsträckning för att uppnå högre tillförlitlighet. Klimatpåverkan beräknad på spenddata ger en övergripande bild och det kan vara svårt att reducera klimatpåverkan baserat på ett sådant underlag. Detta då priser kan variera vilket felaktigt får det att se ut som att klimatpåverkan förändrats. Fördelningen av uppmätta, uppskattade och spendbaserade dataunderlag visas i Figur 13 nedan.



Figur 13. Tillförlitlighetsanalys av data för klimatrapportering.

Noggrannare resultat uppnås om fjärrvärmeförbrukningen mäts istället för uppskattas. Då data mäts ger det större möjligheter att arbeta med och synliggöra reduktioner vilket krävs om mål ska kunna nås.



Referenser

Källor för 2022 års beräkning

Anställdas pendling

Atmoz 2022

Region Stockholm 2021 - Trafikförvaltningens miljöredovisning 2021

Avfall

DEFRA 2022

Bränsle- och energirelaterade aktiviteter

Atmoz 2022

Energiföretagen 2022

Energimarknadsinspektionen 2022

Energimyndigheten 2021 / DEFRA 2022

Vattenfall 2022, EPD S-P-01435

Elektricitet

Atmoz 2022

Energimarknadsinspektionen 2022

Vattenfall 2022, EPD S-P-01435

Fjärrvärme

Energiföretagen 2022

Fordon

Energimyndigheten 2021 / DEFRA 2022

Köpta varor

Atmoz 2022

Slutbehandling av sålda produkter

DEFRA 2022

Tjänsteresor

Atmoz 2022

DEFRA 2022

Greenview, Hotel footprint 2021

NTM Calc 2023

NTM Train travel baselines 2018

SJ 2022

Åkerman 2012

Uppströms transport och distribution

Bring

CCM

G Solutions

Mattsson

Scan Global

Scanlog

Schenker

Shipco

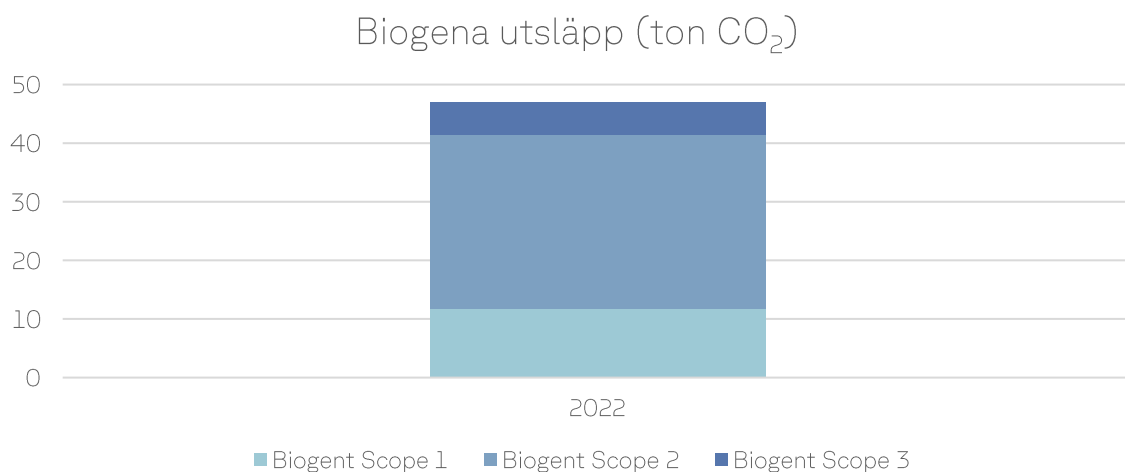
TKL



Bilaga 1 - Biogena koldioxidutsläpp

Här redovisas biogena koldioxidutsläpp som uppstår inom verksamheten och dess värdekedja. Biogena koldioxidutsläpp uppstår vid förbränning av biomassa eller biobränslen. Biogena koldioxidutsläpp ingår enligt GHG-protokollet inte i verksamhetens rapporteringsgränser då biomassan tar upp lika mycket koldioxid som avges när den förbränns. Enligt GHG-protokollet ska dock biogena utsläpp särredovisas vilket görs i denna bilaga. Biogen metan och lustgas inkluderas inom GHG-protokollet och är därför redan inkluderade i tidigare presenterade resultat.

2022 gav verksamheten upphov till 47,0 ton biogen CO₂. I Figur B1 och Tabell B1 visas i vilket scope utsläppen uppstår. Utsläppen kommer från förbränning av biobränslen i fordon samt i samband med fjärrvärme och el.



Figur B1. Biogena utsläpp (ton CO₂).

Tabell B1. Biogena utsläpp (ton CO₂).

Klimatpåverkan (ton CO ₂)	2022	% av total 2022
Biogent Scope 1	11,6	24,7%
Fordon	11,6	24,7%
Biogent Scope 2	29,8	63,4%
Elektricitet	10,7	22,8%
Fjärrvärme	19,1	40,6%
Biogent Scope 3	5,6	11,9%
Anställdas pendling	5,4	11,4%
Tjänsteresor	0,2	0,5%
Total	47,0	100,0%