

Klimat- redovisning

J. Kraft Group AB

Verksamhetsåret 2023

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.....	9
Scope 2.....	10
Scope 3	13
Kategori 1 – Köpta varor.....	14
Kategori 3 – Bränsle- och energirelaterade aktiviteter.....	15
Kategori 4 – Uppströms transport och distribution.....	17
Kategori 5 – Avfall som genereras av verksamheten.....	18
Kategori 6 – Tjänsteresor.....	19
Kategori 7 – Anställdas pendling.....	21
Kategori 12 – Slutbehandling av sålda produkter	23
Tillförlitlighetsanalys	24
Referenser	25
Bilaga 1 – Biogena koldioxidutsläpp.....	26



Introduktion

Denna klimatredovisning redogör för J. Krafts klimatpåverkan under verksamhetsåret 2023 och är framtagen i samarbete med Atmoz. J. Krafts grundades 1991 och är en svensk leverantör av hud- och hårvårdsprodukter. 2023 hade företaget 60 anställda (FTE) och omsatte 126 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 klimatrapporering 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. Försättningsvis 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 2023. 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

För kontoren i Borås, Helsingborg, Lund och Stockholm saknas uppgift om fjärrvärmeförbrukning. Istället har schablon baserat på antalet kvadratmeter använts för att göra beräkningen.

För uppströms transport och distribution bör tank-to-wheel (TTW) data använts i så stor utsträckning som möjligt då det endast är TTW som ska inkluderas i scope 3 kategorier enligt GHG-protokollet. Då endast well-to-wheel (WTW) data har erhållits har detta använts, det gäller för samtliga speditörer, vilken är samma för tidigare år.

För att beräkna anställdas pendling har J. Kraft genomfört en resvaneundersökning där 47 personer har svarat, detta är uppräknat till totalt antal FTE för att täcka hela verksamheten 2023.

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



Under 2023 har SJ uppdaterat sin beräkningsmetodik för beräkningsfaktorer, vilket har resulterat i att faktorn för tågresor inom Sverige blivit ca 100 gånger större än tidigare. Detta påverkar resultat för J. Kraft avseende tjänsteresor med tåg.

Se tillförlitlighetsanalysen i slutet av rapporten för exakt fördelning av beräkningsvärdenas tillförlitlighet.

Systemgränser

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

Tabell 1. Omfattning av klimatredovisning.

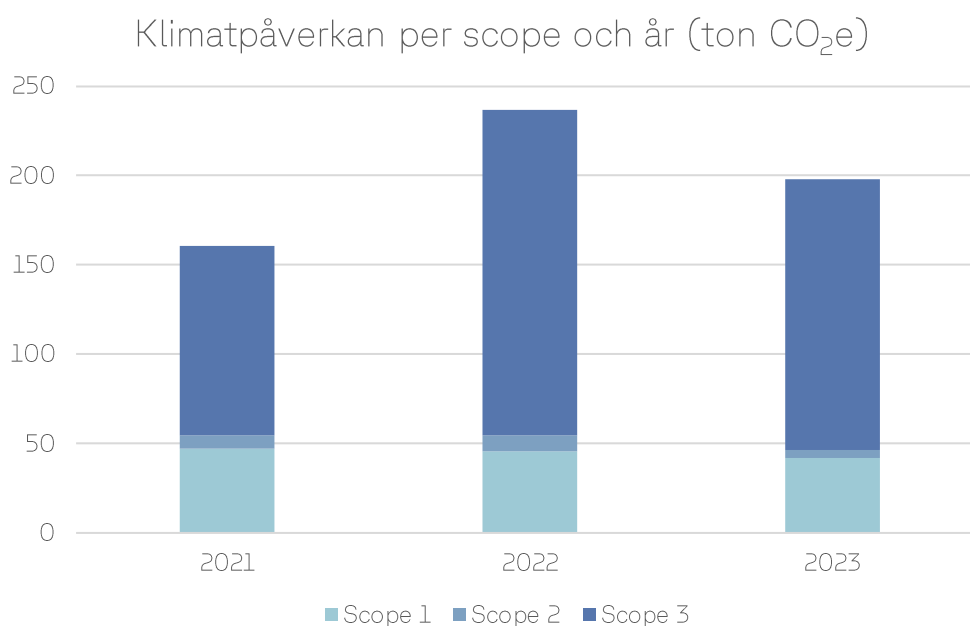
	Omfattning	Kommentar
Scope 1		
Köldmedium	Ej relevant	
Fordon	Inkluderad	
Stationär förbränning	Ej relevant	
Scope 2		
Elektricitet	Inkluderad	
Fjärrvärme	Inkluderad	
Fjärrkyla	Ej relevant	
Scope 3		
Köpta varor	Delvis inkluderad	Kontorsförbrukning inkluderad
Köpta tjänster	Exkluderad	
Kapitalvaror	Exkluderad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

I Figur 1 och Tabell 2 redovisas J. Krafts totala beräknade klimatpåverkan under 2023 med marknadsbaserad metod. Den totala klimatpåverkan uppgick till 198,4 ton CO₂e. Resultatet har sedan förra året minskat med 16,2%. Största delen av J. Krafts klimatpåverkan ligger inom Scope 3. De tre största kategorierna utgörs av uppströms transport och distribution som står för 32,0% följt av tjänsteresor som står för 22,6% samt fordon som utgör 21,3% 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.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Scope 1	47,1	45,7	42,3	21,3%	- 3,4	-7,5%
Fordon	47,1	45,7	42,3	21,3%	- 3,4	-7,5%
Scope 2	7,4	9,1	4,5	2,3%	- 4,6	-50,5%
Elektricitet	0,05	0,12	0,10	0,1%	- 0,02	-16,3%
Elfordon	-	-	0,007	0,04%	0,007	-
Fjärrvärme	7,4	8,9	4,4	2,2%	- 4,6	-51,1%
Scope 3	106,4	181,9	151,6	76,4%	- 30,4	-16,7%
Anställdas pendling	32,2	15,4	18,9	9,5%	3,5	22,6%
Avfall	0,2	0,4	0,2	0,1%	- 0,2	-40,4%
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	19,3	17,4	16,6	8,4%	- 0,8	-4,7%
Köpta varor	6,2	7,1	7,1	3,6%	0	0%
Slutbehandling av sålda produkter	0,6	0,4	0,3	0,2%	- 0,1	-22,8%
Tjänsteresor	-	47,7	44,9	22,6%	- 2,8	-5,9%
Uppströms transport och distribution	47,8	93,4	63,5	32,0%	- 29,9	-32,0%
Total	160,9	236,7	198,4	100%	- 38,4	-16,2%



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

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Scope 1	47,1	45,7	42,3	15,9%	- 3,4	-7,5%
Fordon	47,1	45,7	42,3	15,9%	- 3,4	-7,5%
Scope 2	59,9	56,7	64,1	24,1%	7,4	13,0%
Elektricitet	52,5	47,8	58,8	22,1%	11,0	23,1%
Elfordon	-	-	0,9	0,3%	0,9	-
Fjärrvärme	7,4	8,9	4,4	1,6%	- 4,6	-51,1%
Scope 3	108,8	187,8	159,8	60,0%	- 28,0	-14,9%
Anställdas pendling	32,2	15,4	18,9	7,1%	3,5	22,6%
Avfall	0,2	0,4	0,2	0,1%	- 0,2	-40,4%
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	21,8	23,3	24,9	9,3%	1,6	6,7%
Köpta varor	6,2	7,1	7,1	2,7%	0	0%
Slutbehandling av sålda produkter	0,6	0,4	0,3	0,1%	- 0,1	-22,8%
Tjänsteresor	-	47,7	44,9	16,9%	- 2,8	-5,9%
Uppströms transport och distribution	47,8	93,4	63,5	23,8%	- 29,9	-32,0%
Total	215,8	290,3	266,3	100%	- 24,0	-8,3%

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 13,9 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	2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023	Enhet
Klimatpåverkan per anställd	2,82	3,70	3,31	- 0,39	-10,6%	t CO ₂ e / FTE
Klimatpåverkan per omsättning	1,30	1,91	1,57	- 0,34	-17,6%	t CO ₂ e / MSEK

³ Rockström et al. A roadmap to decarbonization 2017

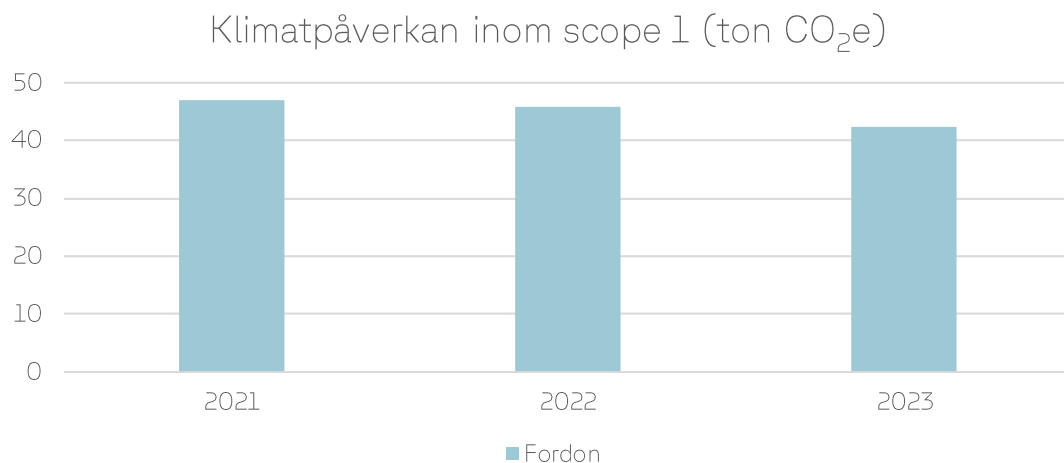


Sedan 2022 har J. Kraft minskat sin totala klimatpåverkan med drygt 16%. Uppströms transport och distribution, tjänsteresor och scope 1 är precis som under 2022 de områden som har störst klimatpåverkan, Atmos rekommenderar att företagets klimatarbete fokuseras på dessa områden. För mer information om specifika åtgärder se kapitlet om scope 1 samt avsnitten om uppströms transport och distribution samt tjänsteresor under kapitlet om scope 3.



Scope 1

Klimatpåverkan i scope 1 utgör 42,3 ton CO₂e vilket motsvarar 21,3% 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 7,5%.



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

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

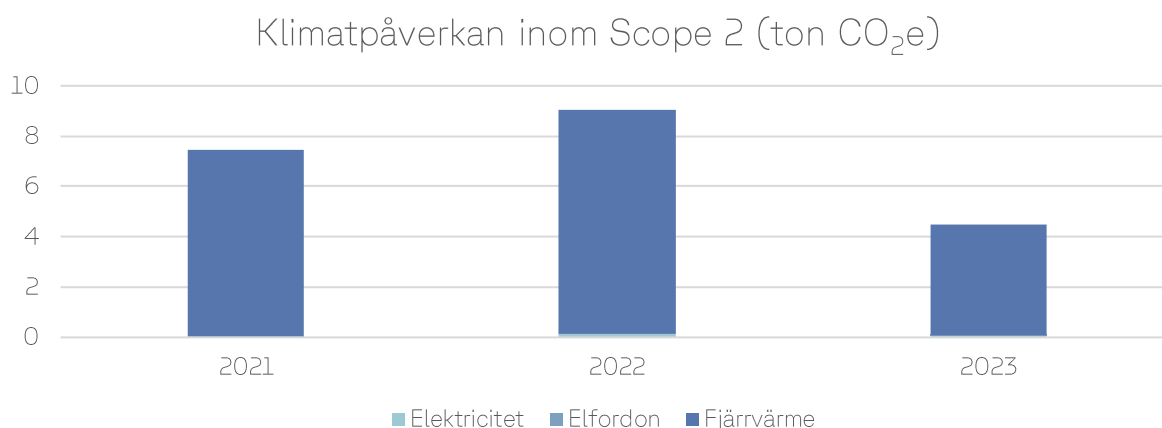
Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Fordon	47,1	45,7	42,3	100%	- 3,4	-7,5%
Bil	47,1	45,7	42,3	100%	- 3,4	-7,5%
Bensin	11,8	13,1	14,3	33,8%	1,2	9,1%
Diesel	35,3	32,6	28,0	66,2%	- 4,6	-14,2%
Total	47,1	45,7	42,3	100%	- 3,4	-7,5%

För att minska scope 1 rekommenderas verksamheten att reducera mängden fossila bränslen genom att gå över till eldrivna fordon. Det är viktigt att ta hänsyn till ursprunget på elen som fordonen laddas med och ha som mål att ladda med förnybar el.



Scope 2

J. Krafts klimatpåverkan i scope 2 kommer från fjärrvärme samt köpt el till lokaler och fordon. Klimatpåverkan från scope 2 uppgick 2023 till 4,5 ton CO₂e med marknadsbaserad metod, motsvarande 2,3% av J. Krafts beräknade klimatpåverkan. Se Figur 3 för klimatpåverkan i scope 2. Sedan förra året har klimatpåverkan i scope 2 minskat med 50,5%.



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 2023 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	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Elektricitet	0,05	0,12	0,10	2,3%	- 0,02	-16,3%
Förnybar ospec.	0,05	0,12	0,10	2,3%	- 0,02	-16,3%
Vindkraft	0	0	0	0%	0	-
Elfordon	-	-	0,007	0,2%	0,007	-
Förnybar ospec.	-	-	0,007	0,2%	0,007	-
Fjärrvärme	7,4	8,9	4,4	97,5%	- 4,6	-51,1%
Borås	1,4	1,5	2,2	48,0%	0,7	47,6%
Lund	0,3	0,2	0,2	5,5%	0,1	30,1%
Helsingborg	1,7	1,3	0,7	16,4%	- 0,5	-41,4%
Malmö	2,7	4,6	0,7	15,4%	- 3,9	-85,0%
Stockholm	1,4	1,4	0,5	12,2%	- 0,9	-61,8%
Total	7,4	9,1	4,5	100%	- 4,6	-50,5%

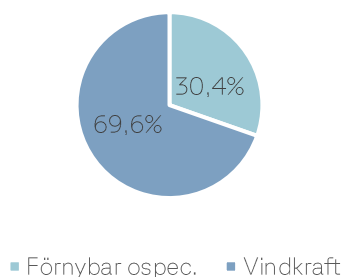


Tabell 7. Klimatpåverkan (ton CO₂e) för scope 2 beräknad med platsbaserad metod. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Elektricitet	52,5	47,8	58,8	91,7%	11,0	23,1%
Platsbaserad	52,5	47,8	58,8	91,7%	11,0	23,1%
Elfordon	-	-	0,9	1,4%	0,9	-
Platsbaserad	-	-	0,9	1,4%	0,9	-
Fjärrvärme	7,4	8,9	4,4	6,8%	- 4,6	-51,1%
Total	59,9	56,7	64,1	100%	7,4	13,0%

Figur 4 visar fördelning av den förbrukade elens ursprung för 2023. Andelen fossilfri el uppgår till 100%, elfordon ej medräknade.

Electricitetens ursprung (kWh)



Figur 4. Elförbrukning per respektive energikälla 2023.

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	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Elektricitet	253 140,0	242 502,0	245 049,0	68,2%	2 547,0	1,1%
Elfordon	-	-	4 657,5	1,3%	4 657,5	-
Fjärrvärme	159 864,3	159 490,8	109 742,0	30,5%	- 49 748,8	-31,2%
Total	413 004,3	401 992,8	359 448,5	100%	- 42 544,3	-10,6%



Nyckeltal, scope 2

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

KPI Scope 2	2021	2022	2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023	Enhet
Klimatpåverkan per yta	2,65	3,12	1,59	- 1,53	-49,0%	kg CO ₂ e / m ²
Energiförbrukning per yta	147,13	138,38	127,60	- 10,78	-7,8%	kWh / m ²

Anledningen till att klimatpåverkan har minskat inom scope 2 är framför allt att antalet kWh som förbrukats gått ned. Kontoren i Helsingborg och Stockholm har bytts sedan 2022 vilket förmodligen påverkat förbrukningen, fjärrvärmen för dessa kontor har dessutom beräknats med schablon för 2023 vilket förmodligen påverkat resultatet.

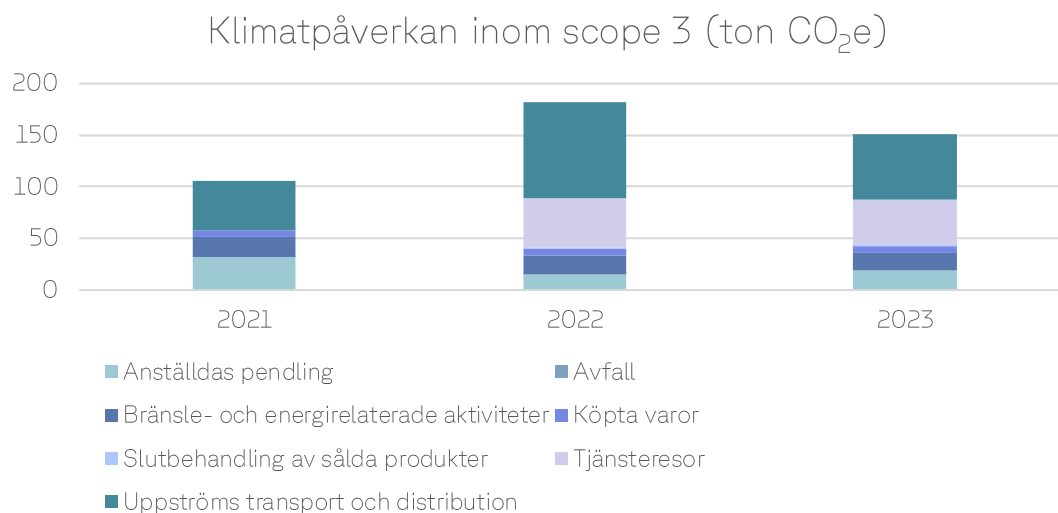
Fortsättningsvis kan J. Kraft se över fjärrvärmeförbrukningen genom att exempelvis sänka temperaturen och se över utnyttjade ytor som inte behöver stå uppvärmda. Om möjligt kan verksamheten se över om byggnaden kan energieffektiviseras.

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



Scope 3

Klimatpåverkan i scope 3 utgör 151,6 ton CO₂e vilket motsvarar 76,4% av den beräknade omfattningen, se Figur 5 och Tabell 10. J. Krafts scope 3 utgörs av anställdas pendling, avfall, bränsle och energirelaterade aktiviteter, köpta varor, slutbehandling av sålda produkter, tjänsteresor och uppströms transport och distribution. Sedan förra året har scope 3 minskat med 16,7%.



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

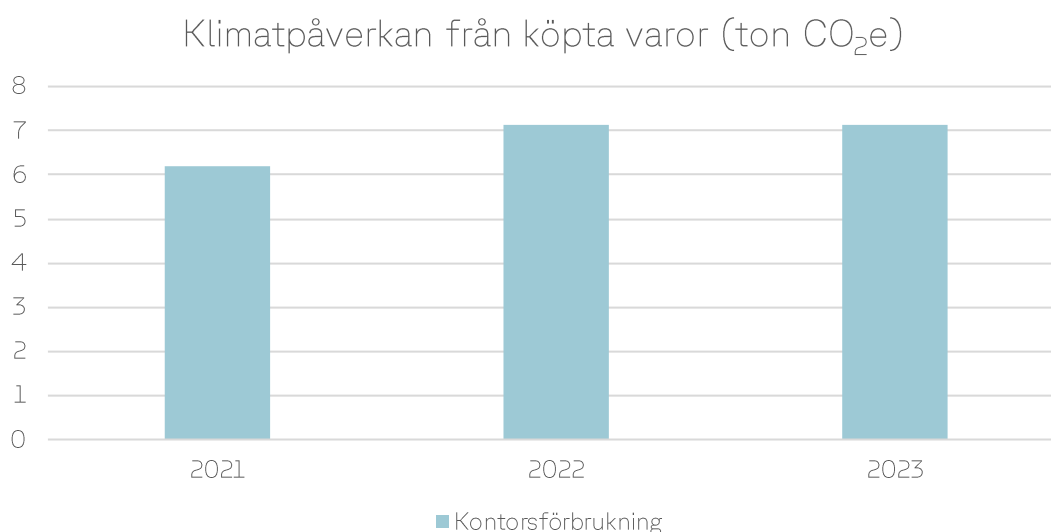
Tabell 10. Verksamhetens klimatpåverkan (ton CO₂e) i scope 3. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Anställdas pendling	32,2	15,4	18,9	12,4%	3,5	22,6%
Avfall	0,2	0,4	0,2	0,1%	- 0,2	-40,4%
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	19,3	17,4	16,6	11,0%	- 0,8	-4,7%
Köpta varor	6,2	7,1	7,1	4,7%	0	0%
Slutbehandling av sålda produkter	0,6	0,4	0,3	0,2%	- 0,1	-22,8%
Tjänsteresor	-	47,7	44,9	29,6%	- 2,8	-5,9%
Uppströms transport och distribution	47,8	93,4	63,5	41,9%	- 29,9	-32,0%
Total	106,4	181,9	151,6	100%	- 30,4	-16,7%



Kategori 1 – Köpta varor

Figur 6 och Tabell 11 redovisar J. Krafts klimatpåverkan från köpta varor. Totalt uppgår den beräknade klimatpåverkan från dessa kategorier till 7,1 ton CO₂e vilket motsvarar 3,6% 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 uppgick till 7,1 ton CO₂e för år 2023 och är beräknad för de 30 anställda som arbetar på kontor. Sedan förra året är klimatpåverkan från köpta varor oförändrad.



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.

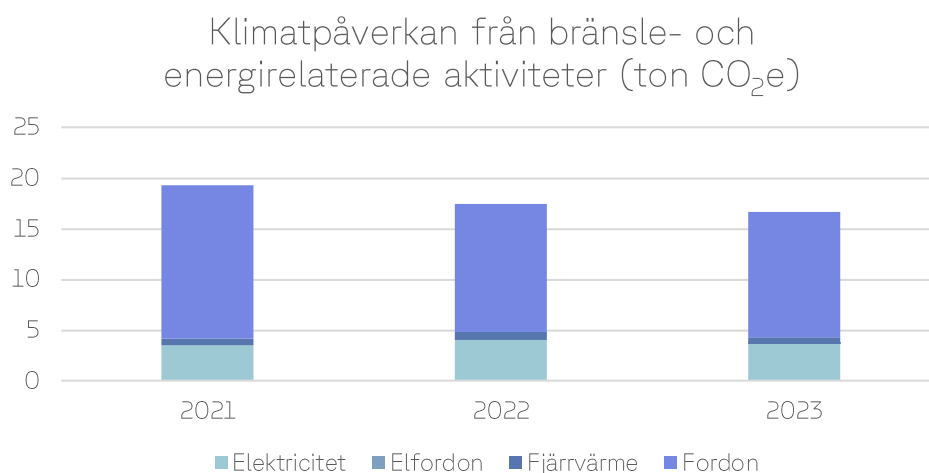
Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Kontorsförbrukning	6,2	7,1	7,1	100%	0	0%
Total	6,2	7,1	7,1	100%	0	0%

J. Kraft 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 16,6 ton CO₂e vilket motsvarar 8,4% av den totala klimatpåverkan, se Figur 7 och Tabell 12 (marknadsbaserad metod). Sedan förra året har klimatpåverkan minskat med 4,7%. Klimatpåverkan inom den här kategorin är beroende av scope 2 metoden för köpt el därför visas också platsbaserade resultaten i Tabell 13.



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	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Elektricitet	3,5	4,1	3,6	21,6%	- 0,5	-11,7%
Förnybar ospec.	1,4	1,8	1,2	7,0%	- 0,6	-35,3%
Vindkraft	2,2	2,3	2,4	14,6%	0,2	7,0%
Elfordon	-	-	0,1	0,6%	0,1	-
Bil	-	-	0,1	0,6%	0,1	-
Fjärrvärme	0,6	0,7	0,6	3,4%	- 0,1	-19,8%
Borås	0,2	0,2	0,2	1,4%	0,1	36,6%
Lund	0,1	0,1	0,2	1,1%	0,04	29,4%
Helsingborg	0,1	0,1	0,1	0,5%	- 0,007	-7,3%
Malmö	0,1	0,2	0,02	0,1%	- 0,1	-85,0%
Stockholm	0,1	0,1	0,04	0,2%	- 0,1	-70,8%
Fordon	15,2	12,7	12,4	74,5%	- 0,3	-2,4%
Bensin	3,5	3,6	4,1	24,5%	0,5	13,1%
Diesel	11,7	9,1	8,3	50,0%	- 0,8	-8,6%
Total	19,3	17,4	16,6	100%	- 0,8	-4,7%



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

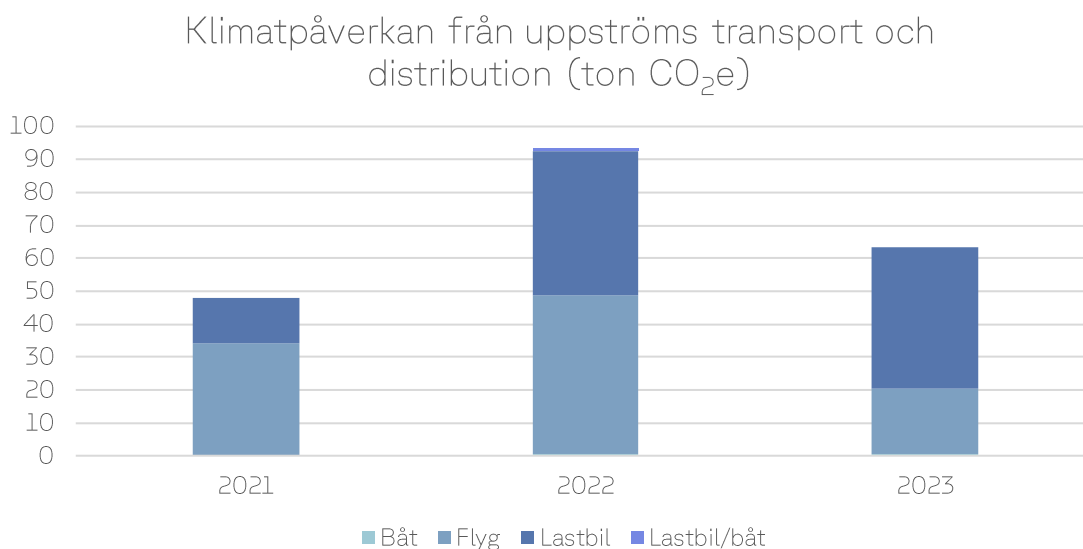
Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Elektricitet	6,0	9,9	11,8	47,3%	1,8	18,3%
Platsbaserad	6,0	9,9	11,8	47,3%	1,8	18,3%
Elfordon	-	-	0,2	0,8%	0,2	-
Platsbaserad	-	-	0,2	0,8%	0,2	-
Fjärrvärme	0,6	0,7	0,6	2,2%	- 0,1	-19,8%
Fordon	15,2	12,7	12,4	49,7%	- 0,3	-2,4%
Total	21,8	23,3	24,9	100%	1,6	6,7%

Denna kategori tillskriver Atmoz 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.



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 att även transporter för köpta varor från lager eller butik samt 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 63,5 ton CO₂e vilket motsvarar 32,0% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan från uppströms transport och distribution minskat med 32,0%.



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	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Båt	-	0,6	0,4	0,7%	- 0,2	-27,4%
Flyg	34,0	47,9	20,0	31,6%	- 27,9	-58,2%
Lastbil	13,8	43,8	38,5	60,6%	- 5,3	-12,1%
Lastbil/båt	-	1,1*	-	-	- 1,1	-100%
Lastbil/tåg	-	-	4,5*	7,1%	4,5	-
Total	47,8	93,4	63,5	100%	- 29,9	-32,0%

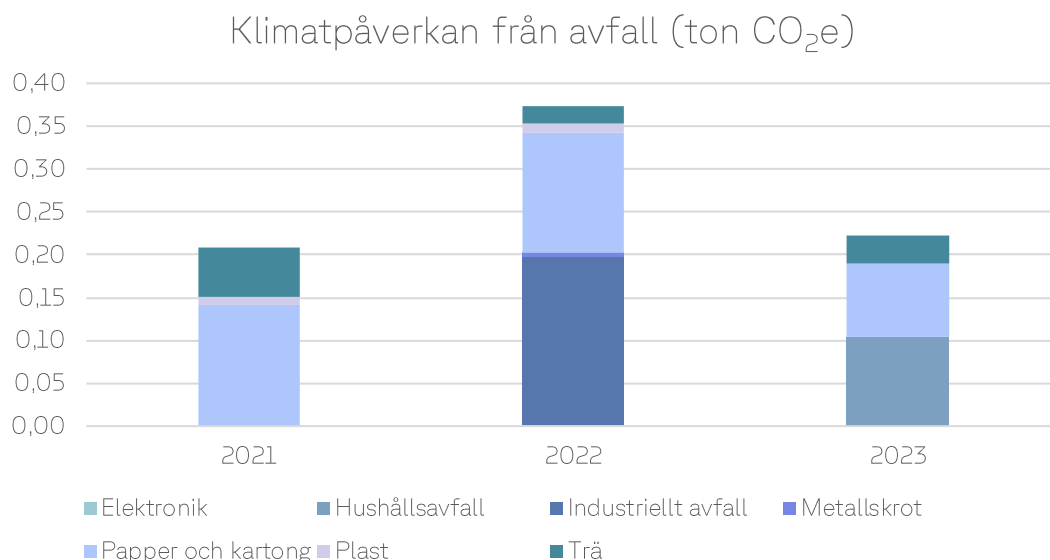
*Leverantör kunde inte separera klimatpåverkan per transportslag

Verksamheten rekommenderas att efterfråga miljörapporter från speditörer samt att välja speditörer som använder HVO som drivmedel för lastbilstransporter. 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 0,2 ton CO₂e vilket motsvarar 0,11% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan från avfall minskat med 40,4%.



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.

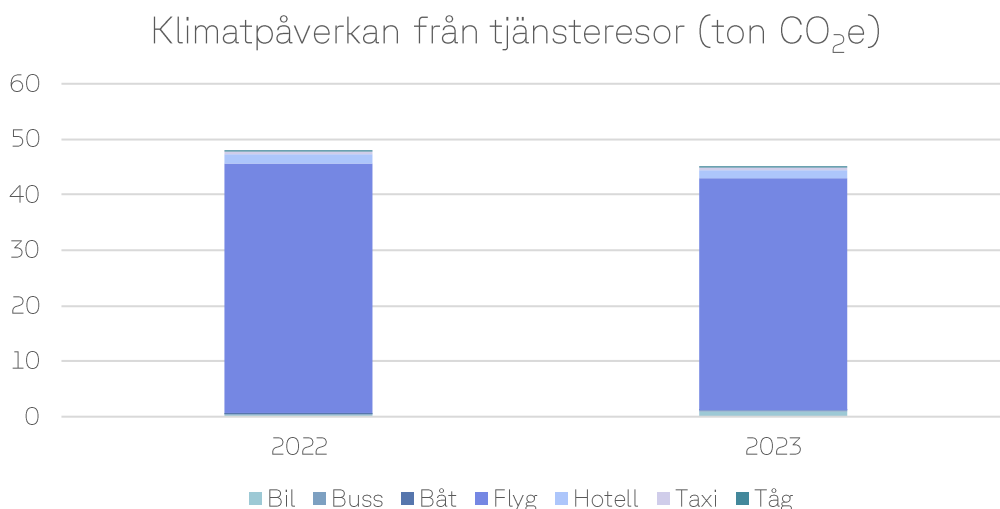
Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Energiåtervinning	-	0,20	0,10	47,2%	- 0,09	-46,4%
Hushållsavfall	-	-	0,10	47,2%	0,10	-
Industriellt avfall	-	0,20	-	-	- 0,20	-100%
Materialåtervinning	0,21	0,18	0,12	52,8%	- 0,06	-33,8%
Elektronik	-	0,002	-	-	- 0,002	-100%
Metallsrot	-	0,004	-	-	- 0,004	-100%
Papper och kartong	0,14	0,14	0,09	38,5%	- 0,06	-39,4%
Plast	0,01	0,01	-	-	- 0,01	-100%
Trä	0,06	0,02	0,03	14,4%	0,01	59,6%
Total	0,21	0,37	0,22	100%	- 0,15	-40,4%

För att minska klimatpåverkan från avfall bör verksamheten arbeta med att minska avfallsmängderna. J. Kraft rekommenderas 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 övernattnig på hotell. 2023 gav J. Krafts tjänsteresor upphov till växthusgasutsläpp motsvarande 44,9 ton CO₂e och stod för 22,6% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Tjänsteresor med flyg står för den största andelen av klimatpåverkan som kan ses i Figur 10 och Tabell 16. Sedan förra året har klimatpåverkan från tjänsteresor minskat med 5,9%. Denna kategori inkluderades i beräkningen från 2022.



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	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Bil	0,4	1,0	2,3%	0,6	143,8%
Buss	0,003	0,02	0,04%	0,02	533,3%
Båt	0,2	0,1	0,3%	- 0,1	-35,6%
Flyg	45,0	41,7	93,0%	- 3,2	-7,2%
Hotell	1,8	1,6	3,5%	- 0,2	-11,8%
Taxi	0,3	0,4	0,9%	0,1	21,5%
Tåg	0,031	0,028	0,1%	- 0,003	-9,5%
Total	47,7	44,9	100%	- 2,8	-5,9%



Flygresor

I Tabell 17 redovisas klimatpåverkan från verksamhetens flygresor, dessa tjänsteresor gav upphov till 41,7 ton CO₂e.

Tabell 17. Vanligaste flygrutter 2023.

Flygrutt	Antal resor	% av flygresor	Utsläpp /resa (kg)	Totala utsläpp (kg)	% av flygutsläpp	Total distans (pkm)	% av total distans
ARN-MMX	70	39,5%	126	8 843	21,2%	37 294	18,7%
BMA-MMX	20	11,3%	122	2 433	5,8%	10 101	5,1%
ARN-MXP	18	10,2%	321	5 772	13,8%	30 170	15,1%
ARN-CDG	14	7,9%	298	4 167	10,0%	21 581	10,8%
ARN-UME	12	6,8%	117	1 401	3,4%	5 711	2,9%
CPH-LHR	6	3,4%	201	1 208	2,9%	5 862	2,9%
ARN-GOT	6	3,4%	103	619	1,5%	2 376	1,2%
CDG-CPH	5	2,8%	206	1 029	2,5%	5 016	2,5%
BLQ-CHP	4	2,3%	1 511	6 043	14,5%	30 431	15,2%
ARN-LHR	4	2,3%	284	1 137	2,7%	5 852	2,9%
Other	18	10,2%	505	9 088	21,8%	45 474	22,8%
Total	177	100%	236	41 740	100%	199 867	100%

Nyckeltal, tjänsteresor

Tabell 18. Nyckeltal för verksamhetens tjänsteresor. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

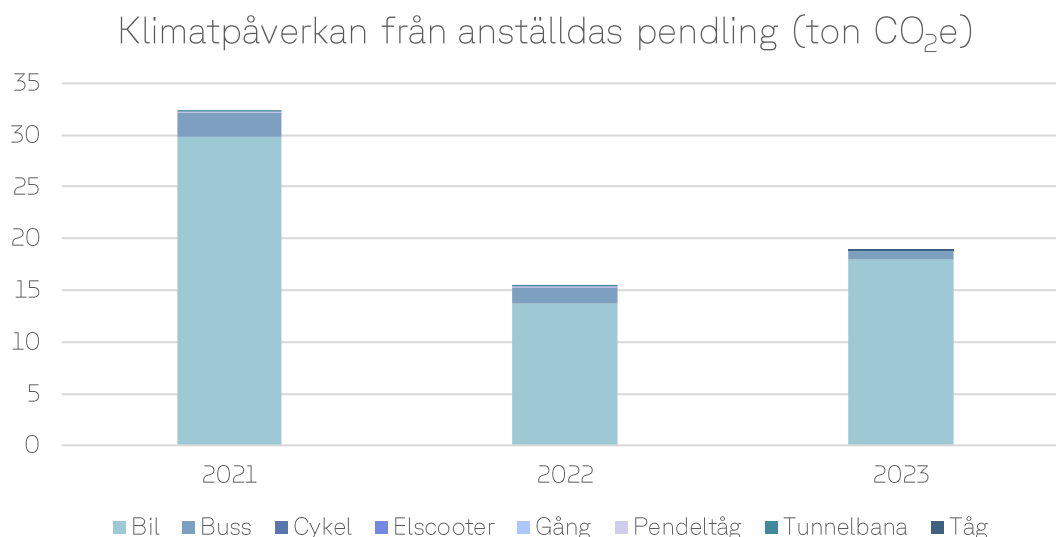
KPI Tjänsteresor	2022	2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023	Enhet
Klimatpåverkan per anställd	0,745	0,748	0,003	0,4%	t CO ₂ e / FTE

Flygresor står för 93% av klimatpåverkan från tjänsteresor, varför fokus bör vara att reducera dessa. Den vanligaste flygrutten var mellan Stockholm och Malmö, dessa resor kan med fördel ersättas med tåg vilket skulle minska klimatpåverkan. Klimatvinster finns därmed att hämta genom att skära ner på korta flygningar och ersätta dessa med tåg eller digitala möten. För resor med taxi och användning av hyrbilar bör elfordon i första hand väljas.



Kategori 7 – Anställdas pendling

Klimatpåverkan från anställdas pendling uppgår till 18,9 ton CO₂e som kan ses i Figur 11 och Tabell 19, vilket motsvarar 9,5% av J. Krafts beräknade klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan från anställdas pendling ökat med 22,6% .



Figur 11. Klimatpåverkan från anställdas pendling.

Tabell 19. Klimatpåverkan (ton CO₂e) från anställdas pendling. Förändring sedan tidigare år redovisas både i ton CO₂e samt procentuellt.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Bil	29,9	13,8	18,0	95,2%	4,2	30,7%
Bensin	18,4	9,6	11,3	60,0%	1,8	18,5%
Hybrid	-	0,7	6,0	32,0%	5,3	744,5%
Diesel	11,1	2,4	0,2	1,2%	- 2,2	-90,7%
El	0,1	1,1	0,4	2,0%	- 0,7	-65,3%
HVO	0,3	-	-	-	-	-
Buss	2,3	1,5	0,8	4,2%	- 0,7	-46,6%
Cykel	0	0	0	0%	0	-
Elscooter	0,01	0,005	-	-	- 0,005	-100%
Gång	0	0	0	0%	0	-
Pendeltåg	0,1	0,1	0,0	0,2%	- 0,1	-75,6%
Tunnelbana	0,0008	0,02	0,006	0,03%	- 0,01	-69,2%
Tåg	-	-	0,1	0,3%	0,1	-
Total	32,2	15,4	18,9	100%	3,5	22,6%



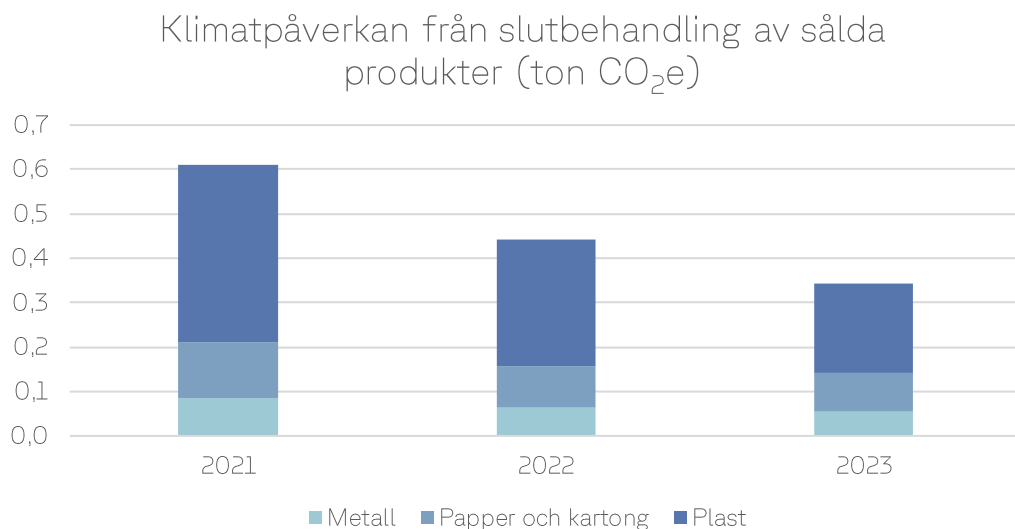
Klimatvinster finns att hämta genom att uppmuntra de anställda att ta sig till jobbet genom att gå, cykla eller åka kollektivtrafik. Detta kan göras på många sätt till exempel rabatterade pendlarkort, cykelservice och informationskampanjer. Även ett ökat arbete hemifrån bidrar till att minska klimatpåverkan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

Anledningen till att resultatet för 2021 särskiljer sig från 2022 och 2023 kan bero på att J. Kraft sammanställde resvaneundersökningen 2021 och Atmoz 2022 och 2023, vilket kan ha inneburit metodförändringar.



Kategori 12 – Slutbehandling av sålda produkter

Figur 12 och Tabell 20 redovisar J. Krafts klimatpåverkan från slutbehandling av sålda produkter. Totalt uppgår klimatpåverkan från denna kategori till 0,3 ton CO₂e vilket motsvarar 0,2% av verksamhetens totala klimatpåverkan. Sedan förra året har klimatpåverkan minskat med 22,8%.



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

Tabell 20. 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	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Metall	0,084	0,063	0,056	16,4%	- 0,007	-10,8%
Papper och kartong	0,13	0,094	0,086	25,0%	- 0,008	-8,8%
Plast	0,40	0,29	0,20	58,6%	- 0,09	-30,0%
Total	0,6	0,4	0,3	100%	- 0,1	-22,8%

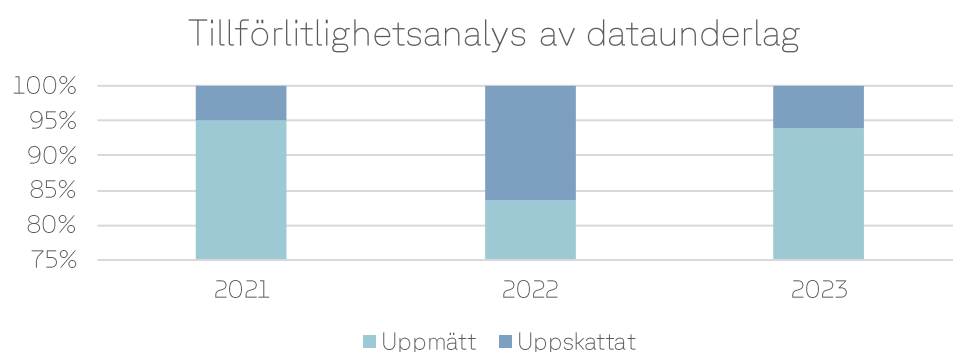
För att minska klimatpåverkan från slutbehandling av sålda produkter kan verksamheten arbeta med cirkulära flöden genom att samla in sina uttjänta produkter och materialåtervinna dessa inom den egna produktionen.



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. Uppmätt data klassas som primärdata och uppskattad och spendbaserad som sekundärdata enligt GHG-protokollet.

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. Exempelvis kan priser variera över tid vilket ger utslag på det beräknade resultatet även om inköpen i praktiken är desamma. Fördelningen av uppmätta, uppskattade och spendbaserade dataunderlag visas i Figur 13 och Tabell 21 nedan.



Figur 13. Tillförlitlighetsanalys av data för klimatrapporering.

Tabell 21. Klimatpåverkan fördelat på dataunderlagets ursprung.

Klimatpåverkan (ton CO ₂ e)	2023
Uppmätt	186,3
Anställdas pendling	18,9
Avfall	0,2
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	16,1
Elektricitet	0,1
Elfordon	0,007
Fordon	42,3
Slutbehandling av sålda produkter	0,3
Tjänsteresor	44,9
Uppströms transport och distribution	63,5
Uppskattat	12,1
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	0,6
Fjärrvärme	4,4
Köpta varor	7,1



Referenser

Källor för 2023 års beräkning

Anställdas pendling

Atmoz 2022

Region Stockholm 2021

Avfall

DEFRA 2023

Bränsle- och energirelaterade aktiviteter

Atmoz 2023

Energiföretagen 2023

Energimarknadsinspektionen 2022

Energimarknadsinspektionen 2023

Energimyndigheten 2023 / DEFRA 2023

Vattenfall 2022, EPD S-P-01435

Elektricitet

Atmoz 2023

Energimarknadsinspektionen 2023

Vattenfall 2022, EPD S-P-01435

Elfordon

Atmoz 2022

Energimarknadsinspektionen 2022

Fjärrvärme

Energiföretagen 2023

Fordon

Energimyndigheten 2023 / DEFRA 2023

Köpta varor

Atmoz 2022

Slutbehandling av sålda produkter

DEFRA 2023

Tjänsteresor

Atmoz 2022

Greenview Hotel Footprinting Tool Version 2023v1.1

NTM Calc 2022

NTM Calc 2023

Åkerman 2012

Uppströms transport och distribution

Bring

CCM

Mattsson

Nordic Air & Sea

Scanglobal

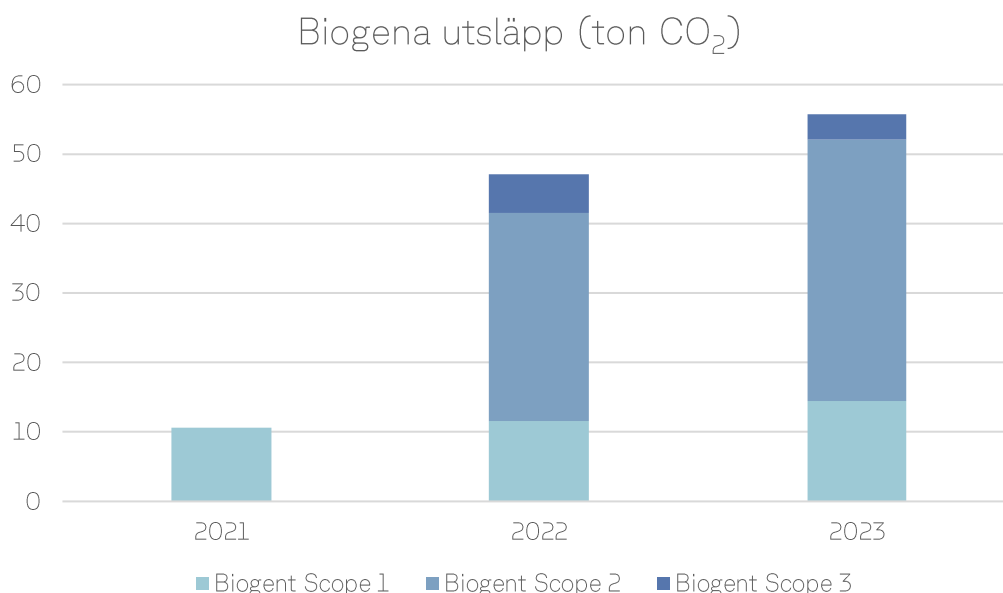
Scanlog



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.

2023 gav verksamheten upphov till 55,7 ton biogen CO₂. I Figur B1 och Tabell B1 visas i vilket scope utsläppen uppstår. Utsläppen kommer från förbränning av biobränslen i fordon och i samband med fjärrvärme och el.



Figur B1. Biogena utsläpp (ton CO₂).



Tabell B1. Biogena utsläpp (ton CO₂).

Klimatpåverkan (ton CO ₂)	2021	2022	2023	% av total 2023	Förändring 2022 - 2023	Förändring % 2022 - 2023
Biogent Scope 1	10,6	11,6	14,4	25,8%	2,7	23,6%
Fordon	10,6	11,6	14,4	25,8%	2,7	23,6%
Biogent Scope 2	-	29,8	37,7	67,6%	7,8	26,2%
Elektricitet	-	10,7	14,9	26,7%	4,1	38,3%
Elfordon	-	-	0,6	1,1%	0,6	-
Fjärrvärme	-	19,1	22,2	39,8%	3,1	16,3%
Biogent Scope 3	-	5,6	3,7	6,6%	- 1,9	-33,9%
Anställdas pendling	-	5,4	3,5	6,2%	- 1,9	-35,0%
Avfall	-	0	0	0%	0	-
Bränsle- och energirelaterade aktiviteter	-	0	0	0%	0	-
Köpta varor	-	0	0	0%	0	-
Slutbehandling av sålda produkter	-	0	0	0%	0	-
Tjänsteresor	-	0,22	0,19	0,4%	- 0,03	-6,2%
Total	10,6	47,0	55,7	100%	8,7	18,5%