



2023

Klimaregnskab

I FASTER ANDELSKASSE



Klimakompas/klimaregnskab	2
Hovedresultater	3
Energi og processer	4
Affald	4
Transport	5
Indkøb	6
Det kommende år	7

Klimakompas/klimaregnskab

Kære kunde og læser

Som en ansvarsbevidst andelskasse har FasterOikos et særligt ansvar overfor det samfund, vi er en del af. Derfor arbejder vi aktivt med at fremme den bæredygtige udvikling.

Med dette klimaregnskab beregnes FasterOikos' CO₂e-udledning for 2023. Til udarbejdelse af klimaregnskabet, har vi anvendt Klimakompasset til at udregne vores CO₂e-udledning for 2023. Dette har vi valgt at gøre, for at danne os et overblik over, hvor meget vi udleder, og hvilke poster der fylder i klimaregnskabet. Klimaregnskabet kan så efterfølgende bruges til at vurdere, hvor det er vi måske kan forbedre os, og hvor det giver mening at gøre en indsats.

Der er nogle ting, som skal nævnes. Da dette er første gang vi laver et klimaregnskab, så er det ikke muligt at sammenligne med tidligere år. Dette vil således blot vise FasterOikos' CO₂e-udledning for 2023, hvilket vil kunne bruges til sammenligning til næste år.

Derudover fremgår CO₂e-udledning i Scope 3 fra udlån og investeringer ikke i klimaregnskabet, da det 1) allerede er gennemgået i FasterOikos' Bæredygtighedsrapport for 2023, og 2) Klimakompasset ikke egner sig specielt godt til at udregne CO₂e-udledning på udlån og investeringer.

[Bæredygtighedsrapport \(faster.dk\)](https://www.faster.dk)

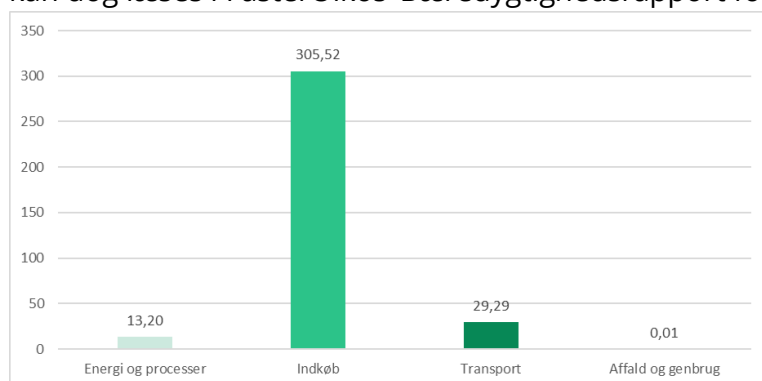
Hovedresultater

Klimaregnskabet vil her til at starte med, beskrive de samlede resultater, eller den samlede udledning, som FasterOikos har fået beregnet for 2023 ved hjælp af Klimakompasset.

Hovedkategori	Udledning i ton CO2e (scope 1+2+3)	Andel af udledning (scope 1+2+3)	Udledning i ton CO2e (udenfor scopes)	Udledning i ton CO2e (scope 1+2+3 + udenfor scopes)	Andel af udledning (scope 1+2+3 + udenfor scopes)
Energi og processer	13,20	3,79%	0,48	13,68	3,91%
Indkøb	305,52	87,79%	0,00	305,52	87,32%
Transport	29,29	8,42%	1,53	30,82	8,81%
Affald og genbrug	0,01	0,00%	-0,15	-0,14	-0,04%
Total	348,03	100,0%	1,86	349,89	100,0%

Som det kan ses i Tabel 1, så er den beregnede udledning fordelt på fire kategorier, som vil blive gennemgået nærmere i denne rapport.

Som nævnt tidligere, så er beregnet udledning på udlån og investeringer ikke medtaget i klimaregnskabet, hvilket påvirker resultatet væsentligt. Udledningen på udlån og investeringer kan dog læses i FasterOikos' Bæredygtighedsrapport for 2023¹.



Figur 1: CO2e-udledning i ton (scope 1+2+3) fordelt på hovedkategorier

Indkøb udgør en signifikant andel af den beregnede udledning. Kategorien står for hele 87,79% af den beregnede udledning indenfor scope, som medgår i Klimaregnskabet.

Transport er den næststørste kategori og står for 8,42% af den samlede udledning, og Energi og processer står for 3,79%.

Nøgletalsberegninger	Ton CO2e
CO2e pr. ansat	22,75
CO2e pr. mio. kr. nettoomsætning	7,93

Den samlede beregnede udledning i (Scope 1+2+3) er på 348,03 ton CO2e. Udledningen udenfor scopes er

beregnet til 1,86 ton CO2e. Dette betyder for FasterOikos en udledning på 22,75 ton pr. ansat eller 7,93 ton pr. mio. kr. nettoomsætning.

¹ [Bæredygtighedsrapport \(faster.dk\)](https://www.faster.dk/Baeredygtighedsrapport)

Energi og processer

Energi og processer står, ifølge beregningerne, for 3,79% af FasterOikos' CO₂e-udledning i 2023. Dette svarer til 13,20 ton CO₂e, som fordeler sig på forbrug af elektricitet og brændsler, som i vores tilfælde er naturgas, som bruges til opvarmning.

Oversigt over CO ₂ e-udledningen fordelt på hoved- og underkategorier				
Hovedkategori	Udledning i ton CO ₂ e (scope 1+2+3)	Andel af udledning (scope 1+2+3)	Udledning i ton CO ₂ e (udenfor scopes)	Udledning i ton CO ₂ e (scope 1+2+3 + udenfor scopes)
Energi og processer	13,20	3,79%	0,48	13,68
Elektricitet	5,34	1,53%	0,00	5,34
Forbrug af elektricitet	5,34	1,53%	0,00	5,34
Varme og procesenergi	7,87	2,26%	0,48	8,35
Brændsler	7,87	2,26%	0,48	8,35

Forbrug af elektricitet står for 5,34 ton CO₂e, eller 1,53% af den samlede udledning, og naturgas står for 7,87 ton CO₂e, eller 2,26% af den samlede udledning.

Det skal desuden nævnes at der her er en forskel på den beregnede udledning af CO₂e mellem klimaregnskabet og bæredygtighedsrapporten. Dette skyldes at vi i bæredygtighedsrapporten har regnet med emissioner fra Green Power Denmark² til el og fra Energistyrelsen til gas³, og at Klimakompasset har brugt nogle andre emissionsdata.

Affald

Oversigt over CO ₂ e-udledningen fordelt på hoved- og underkategorier				
Hovedkategori	Udledning i ton CO ₂ e (scope 1+2+3)	Andel af udledning (scope 1+2+3)	Udledning i ton CO ₂ e (udenfor scopes)	Udledning i ton CO ₂ e (scope 1+2+3 + udenfor scopes)
Affald og genbrug	0,01	0,00%	-0,15	-0,14
Affald	0,01	0,00%	-0,15	-0,14
Affald	0,01	0,00%	-0,15	-0,14

Affald står ifølge beregningerne for 0,01 ton CO₂e. Her skal der dog lyde et meget stort men. Dette skyldes nemlig ikke at FasterOikos ikke producerer noget affald, men blot at vi har meget lidt data over, hvor meget affald vi producerer. Det eneste vi har data på, er hvor mange kg. papiraffald vi har fået kørt til destruktionsanlæg. Andet affald som mad- og restaffald, pap, andet papir, metal og plast har vi ingen data omkring, og derfor er de ikke medtaget i Klimakompassets beregninger.

Dette er dog noget vi vil prøve at ændre fremadrettet. Planen er at der skal laves en eller flere stikprøver i løbet af 2024, hvor der i løbet af en uge, vil blive målt hvor meget affald vi producerer indenfor de forskellige kategorier. Det vil ikke give os et præcist tal, men det vil kunne hjælpe os med at lave et estimat over, hvor meget affald vi producerer.

² [3 skarpe om energåret 2023 \(greenpowerdenmark.dk\)](https://www.greenpowerdenmark.dk)

³ [Brændværdier og CO₂ emissionsfaktorer \(HB2019 - Historisk\) | Håndbog for energikonsulenter \(hbemo.dk\)](#)

Transport

Transport er den kategori, som står for den næststørste andel af FasterOikos' beregnede CO₂e-udledning for 2023. Den står for 29,29 ton CO₂e eller 8,42% af den samlede beregnede udledning.

Oversigt over CO ₂ e-udledningen fordelt på hoved- og underkategorier				
Hovedkategori	Udledning i ton CO ₂ e (scope 1+2+3)	Andel af udledning (scope 1+2+3)	Udledning i ton CO ₂ e (udenfor scopes)	Udledning i ton CO ₂ e (scope 1+2+3 +)
Transport	29,29	8,42%	1,53	30,82
Egne og leasede transportmidler	6,86	1,97%	0,38	7,23
Egne og leasede transportmidler	6,86	1,97%	0,38	7,23
Medarbejdertransport	22,44	6,45%	1,15	23,59
Pendling	19,79	5,69%	1,05	20,84
Rejser i forbindelse med arbejder - Fysiske enheder	2,65	0,76%	0,10	2,75

Af denne er medarbejdertransport den helt store post. Medarbejdertransport står for en udledning på 22,44 ton CO₂e og står sammenlagt for 6,45% af den beregnede udledning. Af disse står pendling for 19,79 ton, og 5,69% af den samlede beregnede udledning.

Udledningen ved pendling, er fundet ved at medarbejderne er blevet udspurgt, hvor mange km. de har til arbejde og hvordan de kommer til arbejde. Derudover har medarbejderne haft mulighed for at skrive en kommentar, hvor de har kunne oplyse, hvis de fx cykler på arbejde i sommerhalvåret, cykler en dag om ugen eller tager offentlig transport hver torsdag.

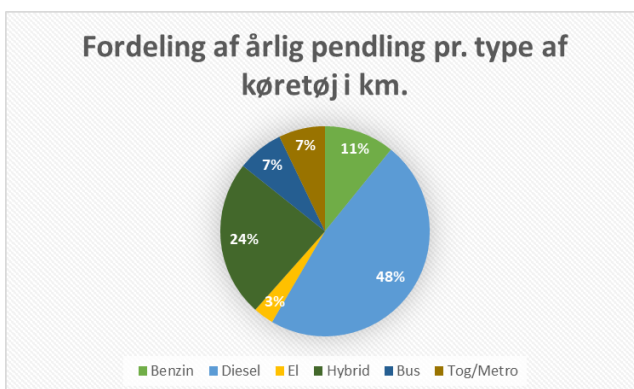
Der er så estimeret et antal årlige arbejdsdage for hver medarbejder, hvilket er brugt til at beregne et årligt antal km. der pendles, hvilket så er blevet fordelt på seks typer transport/brændstoftyper. (Benzin, diesel, el, hybrid, bus og tog/metro. Cyklings, løb og gang er ikke medtaget, da det ikke har nogen nævneværdig CO₂e-udledning.)

Som det kan ses i Figur 2, så køres 48% af de pendlede km. i 2023 i dieselmotorer. To af årsagerne til dette, er at et flertal af medarbejderne har dieselmotorer, men også at det typisk er dem med længere til arbejde, som har dieselmotorer. Hybridbiler står for 24% af de pendlede km. og benzinbiler står for 11%. Offentlig transport står for sammenlagt 14% og elbiler står for 3%.

Udover pendling, så dækker medarbejdertransport også over rejser ifm. arbejde, hvilket står for 2,65 ton CO₂e-udledning. 1,88 af disse ton skyldes transport i bil og 0,77 stammer fra togtransport.

Den sidste del af transport er egne og leasede transportmidler, som står for 5,37 ton CO₂e eller 1,97% af den samlede beregnede udledning.

Transport er en betydelig post, hvor det dog nok er begrænset, hvor meget CO₂e udledningen bliver nedbragt i 2024. Dette skyldes bl.a. at FasterOikos' største afdeling er i Astrup i



Figur 2: Fordeling af årlig pendling pr. type af køretøj/brændstof i km.

Vestjylland, hvor mulighederne for at bruge offentlig transport er begrænset og at antallet af medarbejdere i 2024 forventes at stige. Forhåbentligt kan udledningen på pendling pr. medarbejder dog holdes på samme niveau som i 2023, eller måske endda falde lidt.

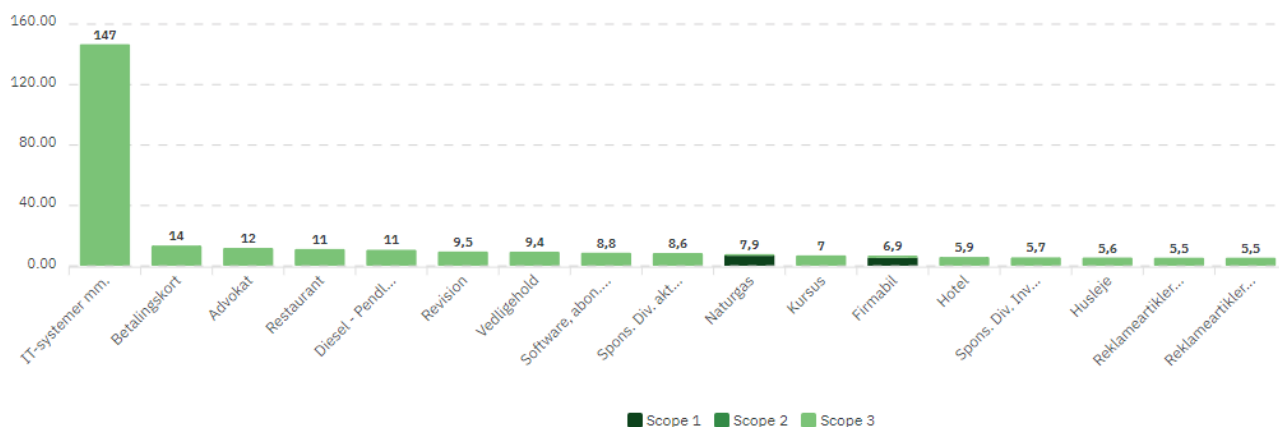
Derudover vil der naturligt være en del transport ifm. arbejde, når den ene afdeling er i Vestjylland og den anden i København, samt kundebesøg, kurser osv.

Indkøb

Indkøb er uden sammenligning den største kategori når det kommer til beregnet udledning af CO2e i klimaregnskabet. Det står for 305,52 ton CO2e eller 87,79% af den samlede udledning.

Oversigt over CO2e-udledningen fordelt på hoved- og underkategorier				
Hovedkategori	Udledning i ton CO2e (scope 1+2+3)	Andel af udledning (scope 1+2+3)	Udledning i ton CO2e (udenfor scopes)	Udledning i ton CO2e (scope 1+2+3 +)
Indkøb	305,52	87,79%	0,00	305,52
Sekundære indkøb af hjælpematerialer og serviceydelser	305,52	87,79%	0,00	305,52
Produkter og services (sekundære indkøb)	305,52	87,79%	0,00	305,52
Indkøb af produkter i fysiske enheder	0,04	0,01%	0,00	0,04
Indkøb af produkter i monetære enheder (beløb i DKK)	305,48	87,78%	0,00	305,48

Langt størstedelen af vores indkøb er opgjort i monetære enheder (beløb i DKK). 0,04 ton af udledningen er opgjort i fysiske enheder, og der er her tale om vandforbrug. Resten er opgjort i monetære enheder. De forskellige indkøb er så fordelt ud på forskellige typer af produkter og services, med den pris vi har givet uden moms. Nogle kategorier giver sig selv, og ved andre har der været tale om en vurdering, i forhold til hvilken "kasse" den specifikke kategori skulle placeres i.



Figur 3: CO2e-udledning i ton Scope 1 + 2 + 3 fordelt på område

Som det kan ses i Figur 3, så skiller kategorien IT-systemer mm. sig virkelig ud. Den fylder 48,12% af den samlede udledning for kategorien Indkøb. Selvom posten er så stor, så er det usandsynligt at det er her, hvor vi kan hente det store. Det skyldes at kategorien dækker over de IT-systemer mm., som er fundamentet for den daglige bankdrift. Det er derfor ikke en kategori, hvor vi bare kan købe mindre eller finde et alternativ.

Betalingskort er en anden kategori, som ligger højt på listen. Her drejer det sig om de betalingskort, som vi får produceret til vores kunder. Dette er en post, som i høj grad påvirkes af antallet af kunder, som har brug for nyt kort. Betalingskort bliver som udgangspunkt udskiftet med faste intervaller, og så er der nogle kort som skal udskiftes af andre grunde. Dette kan være fordi det er blevet væk, pga. svindel eller mistanke om at pinkoden er blevet afluret. Både antallet af naturlige udskiftninger, men også antallet af udskiftninger af andre grunde, påvirker udledningen her. Det kan derfor være svært at vurdere, hvordan udviklingen vil være i 2024, da det som sagt, afhænger meget af, hvor mange kort der bliver udskiftet.

Den kategori med den tredjehøjeste udledning er advokatbistand. Dette er naturligt også en post der kan svinge meget, alt afhængigt af det behov der har været for advokatbistand. Dette er naturligvis en kategori, som FasterOikos håber bliver mindre. Både i forhold til klimaet, men også i fordi, at vi selvfølgelig foretrækker, at der er et minimalt behov for advokatbistand. Dette er derfor en post, som vi håber at kunne nedbringe i 2024, men vi forventer at det bliver endnu et år med en del omkostninger til advokatbistand.

På den anden side, så er der også poster, som må formodes at stige. Dette kan skyldes prisstigninger eller at der er blevet skiftet til nogle andre produkter eller leverandører, hvor priserne er højere. Det kan også komme som konsekvens af at FasterOikos forventes at få flere ansatte i 2024 end der var i 2023.

Det kommende år

2024 bliver spændende på flere måder i forhold til klimaregnskabet for FasterOikos. For det første er det År 2, hvor vi udarbejder et klimaregnskab. Dette gør at vi for første gang kan lave en sammenligning, og derved finde ud af, hvorvidt vi er på vej i den rigtige retning i forhold til vores CO2e udledning, eller om det går i den gale retning.

Der er også flere ting, som vi fremadrettet vil forsøge at gøre anderledes, i forhold til vores arbejde med Klimakompasset til at udarbejde et klimaregnskab.

Først og fremmest, så er der manglen på data over vores affaldsproduktion. Dette er ikke noget vi forventer at få et præcist tal på, men vi vil forsøge at lave et fornuftigt estimat. Dette vil vi gøre ved at måle den mængde affald, vi producerer i løbet af en uge (eller en anden løsning, som kan give os en estimeret årlig affaldsproduktion). Dette vil selvfølgelig ikke trække udledningen i den rigtige retning, men resultatet skulle gerne blive noget mere retvisende.

Derudover vil vi også, så vidt muligt, forsøge at arbejde med fysiske enheder frem for monetære enheder, når der skal indtastes data, som bruges til at beregne udledningen. Dette vil ikke være muligt med alt, men det vil fx være muligt med en del elektronik.

Derudover er der et generelt mål om, at som vi bliver bedre til at arbejde med klimaregnskaber og til at arbejde med Klimakompasset, så skal vores tilgang blive gradvist mindre konservativ. I år har vi fx haft den tilgang til det, at det var bedre at have for meget med, end at have for lidt med. Dette vil ikke ændre sig, men vi skulle gerne med tiden, blive bedre til ikke at have for meget med.

På sigt er målet også at klimaregnskabet skal være en del af FasterOikos' bæredygtighedsrapport. Hvorvidt dette bliver allerede i 2024, vides dog ikke endnu.

Der vil i 2024 blive indført affaldssortering samt tiltag, som skal gøre det lettere for os i dagligdagen at sortere vores affald.

Derudover er det besluttet, at firmabilen i 2024 vil blive erstattet af en ny, som udelukkende kører på el. Det undersøges også om det er muligt at finde en løsning, som gør at en væsentlig del af medarbejdertransporten, som ikke er den daglige pendling, men transport i forbindelse med kundemøder, kursuser og lign. kan gøres i elbil, frem for fx en medarbejders egen benzin- eller dieselbil.

I forhold til resultaterne af klimaregnskabet i 2024, så går vi også lidt konservativt til værks i forhold til vores forhåbninger eller mål. Da FasterOikos i 2024 forventes at få flere ansatte end i 2023, så må det formodes at der vil være poster, hvor udledningen vil stige. Derfor er forhåbningerne/målet at udledningsintensiteten pr. medarbejder falder lidt, eller som minimum ikke stiger nævneværdigt.