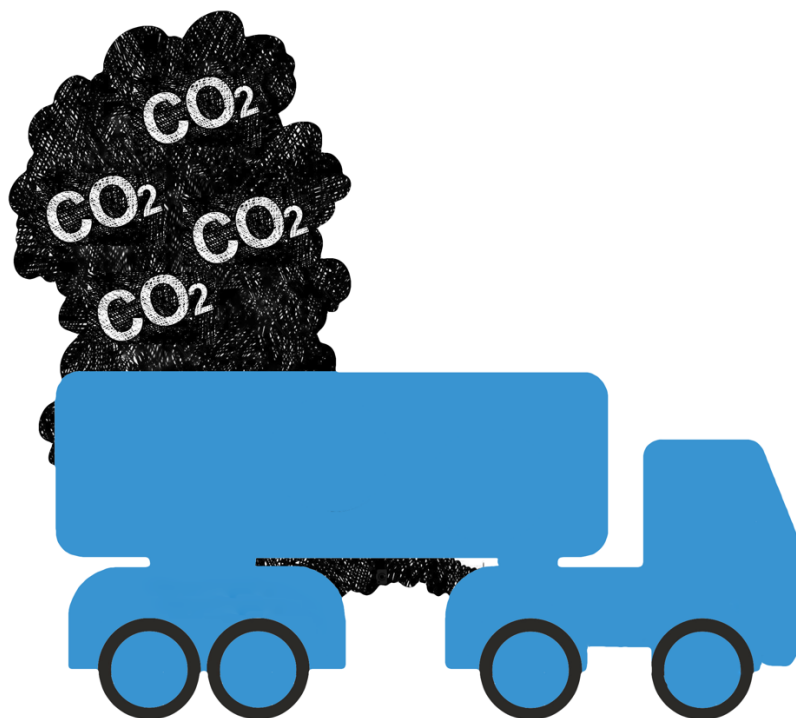


Kandidatspeciale

CSRD og bæredygtighedsrapportering

Effekter på sammenligneligheden



Udarbejdet af
Kalle Flintholm

Vejleder
Hans Høj Nygaard

Cand.merc.aud.
Aalborg Universitet
Juni 2024

Abstract

In recent years, climate change and environmental challenges have received increasing attention in society. This development has led to an increased demand for credible and comparable sustainability reporting from companies. The public, investors, and regulatory authorities are increasingly demanding transparency and accountability from companies when it comes to their environmental and social impacts.

This thesis has investigated the Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) and its impacts on the comparability of sustainability reporting. To uncover this, previous regulations within sustainability reporting have been reviewed, as well as the path to CSRD, including previous regulations, laws, and targets within sustainability. Both qualitative and quantitative data have been used, including legislation in the area and especially annual reports and sustainability reports from two companies.

In addition, the CSRD and the related European Sustainability Reporting Standards (ESRS) have been explained regarding their requirements and rules. There are a total of 12 ESRS, which deal with conditions within Environment, Social, and Governance (ESG). An account has been given of the terms used in ESRS, such as double materiality assessment, where materiality is assessed from two perspectives.

After this, two companies with large carbon footprints were selected. These two companies' sustainability reports for 2023 have been examined for deficiencies in complying with CSRD and the associated ESRS standards. In this examination, particular focus was placed on the requirements of the ESRS around the Environment, especially climate change. The shortcomings and mistakes of the two companies were compared to see how their sustainability reports differ. With many of the ESRS, detailed descriptions of sustainability issues are required, so it was necessary to assess whether these descriptions were in-depth enough.

After the examination, an area within climate change was chosen, and the two companies' sustainability reports were compared. In this comparison, data were used to compare the two companies to see if it is possible to draw conclusions about sustainability based on this comparison. In their sustainability reports, small differences in information can be of great significance.

Indholdsfortegnelse

Indledning	1
Afgræsning.....	2
Metode	3
Undersøgelsesdesign	3
Casestudie	3
Kvantitative og kvalitative metode	4
Sekundære Kilder	4
Kildekritik	4
Videnskabsfilosofi	4
Forskningsparadigme - Kritisk Realisme	5
Epistemologi	5
Ontologi	5
Andre internationale rammer og standarder for rapportering om bæredygtighed.....	5
Global Reporting Initiative	6
Task Force on Climate-related Financial Disclosures	6
FN's Sustainable Development Goals (SDG)	6
Sustainability Accounting Standards Board (SASB)	7
Vejen til CSRD	7
Brundtland-rapporten.....	7
Årsregnskabsloven § 99a (2008)	7
NFRD.....	8
Årsregnskabsloven § 99a (2015)	8
FN's verdensmål.....	9
Parisaftalen	9
EU Green Deal.....	9

EU-taksonomiforordningen	10
CSRD	11
Hvilke virksomheder er omfattet af CSRD	11
ESRS	12
<i>ESRS 1 generelle krav</i>	<i>14</i>
Dobbelt væsentlighedsvurdering	15
<i>ESRS 2: Generelle oplysninger</i>	<i>16</i>
<i>ESRS E1: Klimaforandringer</i>	<i>18</i>
<i>ESRS E2: Forurening</i>	<i>21</i>
<i>ESRS E3: Vand- og havressourcer</i>	<i>21</i>
<i>ESRS E4: Biodiversitet og økosystemer</i>	<i>22</i>
<i>ESRS E5: Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi</i>	<i>22</i>
<i>ESRS SI-4</i>	<i>22</i>
<i>ESRS G1: God forretningsskik</i>	<i>23</i>
Delkonklusion	23
Sammenlignelighed	24
Case: Grøn sammenligning	25
Valg af virksomheder	25
Brancher med stort klimaftryk i Danmark	26
DSV i forhold til en konkurrent	26
DSV og DHL-Gruppen i forhold til CSRD og ESRS	27
<i>DSV og DHL-Gruppens præsentation af deres bæredygtighedsrapportering</i>	<i>28</i>
<i>DSV og DHL-Gruppen og oplysningskravene i ESRS 2</i>	<i>29</i>
<i>Væsentlighedsvurdering</i>	<i>34</i>
DSV's væsentlighedsvurdering	34
DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering	36

Sammenligning af DSV's og DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering.....	38
<i>DSV og DHL-gruppen og oplysningskravene i ESRS E1</i>	<i>39</i>
<i>Andre oplysningskrav i DSV og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering</i>	<i>55</i>
Delkonklusion	57
Sammenligning af CO2e-udledning.....	59
Totale CO2e-udledning	60
Fordeling i scope 1, 2 og 3	60
Udledningsintensiteter i forhold til nettoindtægter.....	61
Udledningsintensitet i forhold til omsætning	63
DSV's og DHL-Gruppens CO2e-udledningsmål	63
DSV eller DHL-Gruppen.....	66
Konklusion	67
Perspektivering.....	70
Litteraturliste.....	72
Bilag 1	77

Indledning

I de seneste år har klimaændringer og miljømæssige udfordringer fået stigende opmærksomhed i samfundet. Fra globale klimakonferencer til lokale initiativer har der været et markant skift mod en større bevidsthed om behovet for en mere bæredygtig praksis. Denne udvikling har ført til en øget efterspørgsel efter troværdige og sammenlignelige bæredygtighedsrapportering fra virksomhederne. Offentligheden, investorer og regulerende myndigheder kræver i stigende grad gennemsigtighed og ansvarlighed fra virksomheder, når det kommer til deres miljømæssige og sociale påvirkninger. EU har taget en aktiv rolle i denne omstilling. I 2019 opsatte EU ambitiøse mål om at reducere drivhusgasudledninger med 55% frem mod 2030 og at blive det første klimaneutrale kontinent i 2050. Tidligere fandt kun få regnskabsbrugere bæredygtighedsrapportering væsentlig, og de nødvendige oplysninger var ofte vanskelige at fremskaffe og sammenligne. Nu er der flere og flere som finder information om virksomheders bæredygtighedsforhold væsentligt, og har brug for ensartet og sammenligneligt data.

Som svar på disse behov har EU vedtaget Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), som er trådt i kraft fra regnskabsåret 2024. Et af målene med CSRD er at sikre, at regnskabsbrugerne, herunder investorer og andre interessenter, bedre kan vurdere og sammenligne virksomheders bæredygtighed. CSRD erstatter den tidligere Non-Financial Reporting Directive (NFRD) og udvider dens rækkevidde for at imødekomme de voksende krav om mere omfattende og transparente oplysninger om virksomheders miljømæssige, sociale og styringsmæssige forhold, også kendt som ESG (Environmental, Social, Governance).

Efter CSRD skal selve bæredygtighedsrapporteringen ske efter European Sustainability Reporting Standards (ESRS), som er udviklet af European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). ESRS-standarden introducerer nye og mere detaljerede krav til bæredygtighedsrapportering.

Dette kandidatspeciale sigter mod at udforske disse krav og undersøge, hvordan de vil påvirke sammenligneligheden af bæredygtighedsrapporteringen. Med den ekstra informationsmængde som rapporteres efter ESRS-standarden, er det interessant at se hvordan en sammenligning af bæredygtighed kan laves. Hvad kan der konkluderes efter sådan en sammenligning, hvis det overhoved er muligt at konkludere noget. I hvilken grad vil målet i CSRD om bedre at kunne vurdere og sammenligne virksomheders bæredygtighed være opnået.

Ud fra dette er følgende problemformulering valgt.

Hvilke direkte og indirekte konsekvenser kan Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) have for sammenligneligheden indenfor bæredygtighedsrapportering?

For at svare på hvilke direkte og indirekte konsekvenser CSRD kan have for sammenligneligheden indenfor bæredygtighedsrapportering, er det nødvendigt at afdække CSRD, og hvilke oplysningskrav der er efter ESRS-standarderne. Ungesøge hvor ensartet den kommende bæredygtighedsrapportering bliver. Hvilke forskelle eksisterer der i rapporteringen, og hvilken betydning har disse forskelle for sammenligneligheden. For at undersøge dette vil der blive udvalgt et specifikt bæredygtighedsområde som vil blive brugt til at foretage en direkte sammenligning af 2 virksomheders bæredygtighedsrapporteringen.

Til at hjælpe at svare på problemformuleringen er der disse underspørgsmål valgt:

- 1. Hvilke tidligere krav har der været til virksomhedernes bæredygtighedsrapportering?**
- 2. Hvad er kravene til virksomhedernes bæredygtighedsrapportering efter CSRD og ESRS-standarderne samt hvad er formålet med direktivet?**
- 3. Hvilke mangler har 2 udvalgte virksomheders bæredygtighedsrapportering for 2023, for at overholde CSRD og ESRS-standarderne?**

Afgræsning

CSRD skal implementeres i national lovgivning for at være gældende retsakt. I Danmark er dette sket med lovforslaget L107, som blev vedtaget d. 2. maj 2024 og er trådt i kraft d. 1. juni 2024.

I dette kandidatspeciale er informationssøgning stoppet d. 1. maj 2024. Dette gør at der vil blive henvist til CSRD, og de tilhørende ESRS-standarder og ikke efter dansk gældende lovgivning og årsregnskabslovens § 99a, hvor CSRD er implementeret. Når henvises til årsregnskabslovens § 99a, er det før loven trådte i kraft.

Metode

I afsnit vil metodegrundlaget blive gennemgået, hertil kildekritik og videnskabsfilosofi.

I dette kandidatspeciale er der valgt den induktive tilgang, som den primære metode. I den induktive tilgang bliver der ud fra det specifikke forsøgt at sige noget generelt. I den induktive tilgang danner empirien grundlaget, som bliver brugt til at udlede nogle generelle teorier, mønstre eller principper. Induktion giver mulighed for at udvikle nye indsigter fra eksisterende data. Den induktive tilgang er også en fleksibel tilgang, det er muligt at justere tilgangen løbende efterhånden som nye data indsamles og analyseres. I dette kandidatspeciale er der tilstræbt efter at identificere nye mønstre, relationer og tendenser inden for sammenligneligheden af bæredygtighedsrapportering, hvilket giver et solidt grundlag for at udlede nye konklusioner og anbefalinger (Andersen, 2014)

Undersøgelsesdesign

CSRD og ESRS-standarder bliver gennemgået, for at give en forståelse for kravene til bæredygtighedsrapportering. Til at belyse problemformuleringen er der valgt et casestudie hvor 2 virksomheders bæredygtighedsrapporteringer fra 2023 vil blive gennemgået i forhold til fejl og mangler for at overholde CSRD og ESRS-standarderne. Efterfølgende vil disse to virksomheder blive sammenlignet i forhold til et udvalgt bæredygtighedsområde. Der vil herefter blive vurderet om der på denne baggrund kan siges noget generelt (Andersen, 2014).

Casestudie

I dette kandidatspeciale anvendes en casestudie-tilgang til at sammenligne bæredygtighedsrapporteringerne fra to forskellige virksomheder og evaluere deres overholdelse af kravene i CSRD. Casestudie er velegnet til dette formål, da den giver mulighed for en dybdegående analyse af de valgte virksomheders tilgang til bæredygtighedsrapportering (Andersen, 2014). I casestudiet hvor virksomhedernes bæredygtighedsrapportering bliver gennemgået, vil der både kvantitative og kvalitative data. I denne gennemgang vil deres bæredygtighedsrapportering også blive sammenlignet. Dette vil omfatte identifikationen af ligheder og forskelle i deres tilgang til bæredygtighedsrapportering samt evalueringen af, i hvilket omfang de opfylder CSRD og ESRS-standarderne. Til sidst vil de to virksomheder blive sammenlignet, hvor der bliver fokuseret på et udvalgt bæredygtighedsområde.

Kvantitative og kvalitative metode

I dette kandidatspeciale er der blevet brugt en kombination af den kvantitative og kvalitative metode. I casestudiet er kvantitative metode er brugt ved data fra virksomhedernes bæredygtighedsrapporteringer som er blevet sammenlignet. Den kvalitative metode er blevet brugt i analyse beskrivende tekst fra bæredygtighedsrapportering for at forstå virksomhedernes strategier, ledelsesstil, politikker og andre ikke tal oplysninger. Denne kombination af begge metoder giver en mere nuanceret forståelse af virksomheders præstationer, strategier og kontekst. Den kvantitative tilgang giver hårde data, mens den kvalitative tilgang kan tilføje dybere indsigt og kontekst (Andersen, 2014).

Sekundære Kilder

Dette kandidatspeciale er udelukkende baseret på sekundærkilder. Sekundære kilder refererer til eksisterende materiale, der er blevet indsamlet, analyseret og publiceret af andre, som f.eks. bøger, videnskabelige artikler, rapporter, brancheundersøgelser og offentlige statistikker. I dette kandidatspeciale er disse kilder brugt til at opbygge en forståelse af lovgivningen. I casestudiet er sekundære kilder blevet brugt at opbygge en forståelses af virksomhederne, og i gennemgangen af deres bæredygtighedsrapporteringer.

Kildekritik

Kilderne i dette kandidatspeciale er lovteksterne CSRD og ESRS-standarderne, som er vedtaget af EU. Hertil forskellige tekster fra anerkendte revisionshuse. Fra DSV og DHL-Gruppen er deres årsregnskaber, bæredygtighedsrapporter, statsark og information fra deres hjemmeside blevet brugt. Informationer om andre internationale rammer og andre standarder om bæredygtighed er fra anerkendte internationale udbydere. Det vurderes at validiteten af de brugte kilder er høj.

Videnskabsfilosofi

I dette afsnit vil jeg redegøre for min videnskabsteoretiske position. I forhold til valg af forskningsparadigme er der mange overvejelser, det valgte skal passe med problemformulering og mit kandidatspeciale som helhed. For det valgte forskningsparadigme er der fordele og ulemper, og det skal kunne passe med den valgte metode. Der vil blive redegjort for det epistemologiske og ontologiske synspunkt. Det er vigtigt som forsker og være opmærksom på ikke at være forudindtaget, det er centralt at forholde sig så objektivt som muligt.

Det er derfor vigtigt at være opmærksom på, hvilke holdninger jeg har og hvordan jeg oplever verden (Dreyer Hansen et al., 2012).

Forskningsparadigme - Kritisk Realisme

Jeg valgt at anvende kritisk realisme som mit forskningsparadigme. I kritisk realisme bliver der sigtet mod at forstå virkeligheden ud fra en forståelse af, at den er kompleks og ofte ikke observerbar. Det kombinerer elementer fra kritisk teori og realisme for at udforske dybere strukturer og årsagssammenhænge i samfundet, kulturen og naturvidenskaben. Kritisk realisme argumenterer for, at der eksisterer en objektiv virkelighed, men opfattelsen af den er altid delvist formet af ens sociale og kulturelle kontekst. Det søger også at afsløre de underliggende mekanismer, der ligger til grund for observationer og fænomener, og hvordan disse mekanismer kan påvirke ens forståelse af verden. (Dreyer Hansen et al., 2012)

Epistemologi

Epistemologi er den filosofiske disciplin, der beskæftiger sig med studiet af viden, dens natur, oprindelse, omfang og validitet. Der bliver her fokuseret på hvad viden er, hvordan opnår man viden. Epistemologi udforsker forskellige teorier om sandhed og rationalitet samt forholdet mellem subjektet og objektet i viden. Der er fokus på hvordan man som forsker vil definere sandhed. Dette er i forhold til viden og hvordan man validerer sandhed (Dreyer Hansen et al., 2012).

Ontologi

Ontologi er den filosofiske disciplin, der beskæftiger sig med studiet af væren, eksistens og virkelighedens natur. Det handler om at undersøge, hvad der eksisterer, hvordan ting eksisterer, og hvilke grundlæggende kategorier eller typer af væren der findes. Ontologi spørger også, hvad der gør noget virkeligt eller eksisterende, og hvordan forskellige ting eller fænomener relaterer sig til hinanden i den større virkelighed (Dreyer Hansen et al., 2012).

Andre internationale rammer og standarder for rapportering om bæredygtighed

Før der bliver redegjort for vejen til CSRD, hvad CSRD og ESRS-standarderne indeholder af krav, vil de rammer og standarder som blev mest brugt til at rapportere bæredygtighed efter, før CSRD, gennemgået.

I 2022 rapporterede 96% af verdens 250 største virksomheder om bæredygtighed og ESG, ifølge en rapport fra KPMG. De rammer som der blev rapporteret mest ud fra, var GRI, TCFD og SDGs. Nogle af de mest brugte internationaler standarder for bæredygtighedsrapportering var SASB (KPMG, 2022). De vil blive beskrevet her:

Global Reporting Initiative

Global Reporting Initiative (GRI) er en international organisation, grundlagt i 1997 og kom i 2000 med den første version af deres GRI-retningslinjer. Dette var G1 som var den første globale ramme for bæredygtighedsrapportering. Siden da er disse retningslinjer blevet opdateret, og i 2016 gik GRI fra at lave retningslinjer til at lave de første globale standarder. Formålet med GRI er at fremme en bæredygtigudvikling ved at forbedre gennemsigtighed og ansvarlighed gennem ensartede og pålidelige rapporteringsstandarder. GRI Standarder omfatter universelle standarder, emnespecifikke standarder og sektorspecifikke standarder. Disse standarder hjælper organisationer med at identificere risici og muligheder, forbedre beslutningstagning og styrke relationer med interessenter (GRI, 2024).

Task Force on Climate-related Financial Disclosures

Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) er en international arbejdsgruppe, der blev etableret af Financial Stability Board (FSB) i december 2015. TCFD blev dannet for at udvikle anbefalinger om virksomheders risici relateret til klimaforandringer. TCFD's anbefalinger fokuserer på fire kerneområder: Governance, Strategi, Risk Management og Metrics and Targets. Formålet med TCFD's anbefalinger er at forbedre og øge rapporteringen af klimarelaterede finansielle oplysninger, så investorer og andre interessenter kan træffe bedre informerede beslutninger. Anbefalingerne skal også hjælpe virksomheder med at tænke over og håndtere klimarelaterede risici og muligheder på en systematisk og konsekvent måde. TCFD's arbejde har fået bred støtte fra både den private og den offentlige sektor globalt, og mange virksomheder har frivilligt tilsluttet sig og begyndt at integrere TCFD's anbefalinger i deres rapporteringspraksis (TCFD, 2024).

FN's Sustainable Development Goals (SDG)

SDG er FN's verdensmål, som er 17 overordnede mål samt 169 delmål, som FN's 193 medlemslande er forpligtende omkring. Ifølge KPMG's rapport fra 2022 rapporterede de fleste af verdens 250 største virksomheder omkring SDG, og 10% rapporterede om alle de 17 verdensmål.

De mest populære mål for virksomhederne var målene: Klimaindsats, Ansvarligt forbrug & produktion samt Anstændige jobs og økonomisk vækst. (KPMG, 2022).

Sustainability Accounting Standards Board (SASB)

Sustainability Accounting Standards Board (SASB) er en nonprofitorganisation, der blev grundlagt i 2011. SASB's mål er at forbedre kvaliteten og sammenligneligheden af bæredygtighedsoplysninger, så investorer kan træffe bedre informerede beslutninger, og virksomheder kan kommunikere deres ESG-præstationer klart og konsistent. SASB har udviklet standarder for 77 industrier.

Vejen til CSRD

I det kommende afsnit vil vejen til CSRD blive beskrevet, de centrale rapporter, love, aftaler og mål. CSRD er ikke udviklet i et vakuum, men bygger videre på den tidligere viden og erfaringen indenfor bæredygtighed.

Brundtland-rapporten

Et godt sted og starte er i 1987 hvor FN's Verdenskommission for miljø og udvikling udgav sin rapport med navnet "Vores fælles fremtid" også kaldt Brundtland rapporten, fordi formanden for kommissionen var den tidligere norske statsminister Gro Harlem Brundtland. Denne rapport satte som en af de første fokus på global bæredygtighed, Brundtland kommissionen definerede en bæredygtig udvikling som:

"En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare" (Bæredygtig Udvikling, no date).

Brundtland rapporten skabte det holistiske bæredygtighedsbegreb, hvor de sociale, miljømæssige og økonomiske aspekter, skal sammentænkes. En virksomhed kan altså ikke se på miljømæssige aspekt alene, det skal hele tiden sammenkobles med det sociale og økonomiske aspekt. Der kommer derfor den tredobbelte bundlinje (Verdensmaalene, n.d. a).

Årsregnskabsloven § 99a (2008)

Danmark fik i 2008 indført ikke finansiell rapportering i årsregnskabsloven § 99a. Herefter skulle store virksomheder give en redegørelse, i tilknytning til deres ledelsesberetning, om for deres samfundsansvar. Her dækker samfundsansvar over menneskerettigheder, sociale forhold,

miljøforhold og klimamæssige forhold samt bekæmpelse af korruption. Virksomhederne skulle også redegøre for deres politikker om deres samfundsansvar. Hvis en virksomhed ikke havde politikker for deres samfundsansvar, skulle det fremgå af i deres ledelsesberetningen (Lov nr. 1403, 2008).

NFRD

EU vedtog i 2014 Non-Financial Reporting Directive (NFRD). Efter dette direktiv skulle store virksomheder i EU rapportere om deres bæredygtighedsaktiviteter og ikke-finansielle oplysninger. Virksomheder med mere end 500 ansatte, var omfattet af direktivet. NFRD krævede, at disse virksomheder skulle offentliggøre oplysninger om en række forhold. Dette var miljømæssige, sociale og medarbejderrelaterede forhold, respekt for menneskerettigheder, anti-korruption og bestikkelse samt mangfoldighed i bestyrelsen. Formålet var at forbedre gennemsigtighed og ansvarlighed i virksomheders bæredygtighedspraksis. Et EU-direktiv er en retsakt opsætter mål som medlemslandene skal nå. Det er dog op til det enkelte medlemslandene at lave love til hvordan disse mål skal opnås. Derfor skulle NFRD indarbejdes i de danske lovgivninger for at være gældende. Dette skete følgende år i 2015 hvor NFRD blev indarbejdet i årsregnskabslovens § 99a.

Årsregnskabsloven § 99a (2015)

Krave i årsregnskabsloven §99a, efter implementeringen af NFRD i 2015, havde en stor lighed med de krav som var i årsregnskabsloven §99a efter 2008. Store virksomheder skulle nu supplere ledelsesberetningen med en ikke finansiell redegørelse for deres samfundsansvar. Der var mulighed at lave denne supplerings med en henvisning efter ÅRL § 99a, stk. 5.

Redegørelsen skulle indeholde information om følgende, efter ÅRL § 99a, stk. 1

- Miljøforhold
- Sociale forhold
- Personaleforhold og menneskerettigheder
- Bekæmpelse af korruption og bestikkelse

Hertil skulle der oplyses politikker for disse forhold. Hvis en virksomhed ikke havde politikker på et eller flere af disse forhold skal dette oplyses og forklares.

Til virksomhedens politikker indenfor hver forhold skulle der redegøres for det nedenstående efter ÅRL § 99a, stk. 2.

- Indholdet af politikkerne indenfor hvert forhold
- Hvordan politikkerne omsættes til handling, evt. systemer eller procedurer til dette
- Processer due diligence, hvis dette anvendes
- Vurdering af opnåelse af resultater pga. arbejde med samfundsansvar, og forventninger til arbejdet fremover

Uanset om der er lavet politikker, skulle der redegøres for det nedenstående efter ÅRL § 99a, stk. 3.

- En kort og præcis beskrivelse af virksomhedens forretningsmodel
- Håndtering af væsentligste risici i samfundsansvar forholdene i relation til forretningsaktiviteter, forretningsforbindelser, produkter eller tjenesteydelser
- ikke finansielle relevante nøgleresultatindikatorer
- Relevante referencer til forklaring af beløb i den finansielle del af regnskabet

Dette var kravene til redegørelse om samfundsansvar efter årsregnskabsloven §99a, inden implementeringen af CSRD som også er sket i årsregnskabsloven §99a.

FN's verdensmål

Ved FN's topmøde i New York d. 25. september 2015 blev FN's verdensmål vedtaget. Som tidligere skrevet er dette 17 overordnede mål samt 169 delmål, som er forpligtende over for FN's 193 medlemslande. Målene er afskaffelse af fattigdom, stop sult, ligestilling mellem kønnene, rent vand og sanitet, bæredygtig energi, ansvarligt forbrug, produktion samt klimaindsats og flere (Verdensmålene, n.d. b).

Parisaftalen

Den 12. december 2015 blev Parisaftalen vedtaget i FN's klimakonvention, COP21 i Paris. Denne aftale er en juridisk bindende klimaaftale, som indeholder en handlingsplan for at holde den globale gennemsnitstemperatur et godt stykke under 2 grader i forhold til det førindustrielle niveau. Samt arbejde på at begrænse stigningen til 1,5 grader.

EU Green Deal

I 2019 fremlagde EU-kommissionen et mål, i deres EU Green Deal om at reducere EU's nuværende drivhusgasudledning med 55% frem mod 2030, sammenlignet med 1990 niveauet. Samt at EU bliver det første klimaneutrale kontinent i 2050. I 2021 blev dette til en klimalov som kræver at EU-

medlemslande tager de nødvendige tiltag for at nå disse mål. I loven forpligter EU sig bl.a. til at komme med nye 2040 mål og lave sektorspecifikke vejledninger der kortlægger vejen til klimaneutralitet indenfor forskellige områder af økonomien.

EU-taksonomiforordningen

EU vedtog d. 18. juni 2020 EU-taksonomiforordningen (EU, 2020), som udspringer af EU Green Deal. En EU-forordning er en bindende retsakt som er gældende for alle medlemslandene i EU. Taksonomiforordningen er et klassifikationssystem der skal hjælpe investorer, virksomheder og politikere med at identificere økonomiske aktiviteter, der anses for miljømæssigt bæredygtigt. Målet med EU-taksonomiforordningen er at fremme bæredygtige investeringer og støtte EU's mål om klimaneutralitet inden 2050. I EU-taksonomiforordningen bliver der defineret seks klimamål, hvor en virksomheds økonomiske aktivitet skal bidrage positivt til mindst en af disse, og må ikke have en negativ påvirkning til nogle af de seks klimamål. Disse mål er:

- Modvirkning af klimaændringer
- Tilpasning til klimaændringer
- Bæredygtig anvendelse og beskyttelse af vand- og havressourcer
- Omstilling til en cirkulær økonomi
- Forebyggelse og bekæmpelse af forurening
- Beskyttelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer (EY, 2024)

Samtidig skal den økonomisk aktivitet overholde nogle opstillede sociale minimumsgarantier samt overholde nogle opstillede tekniske screeningskriterier. Hvis disse betingelser er overholdt anses en økonomisk aktivitet for miljømæssig bæredygtig efter EU-taksonomiforordningen. Virksomheder som bliver omfattet af CSRD bliver også omfattet af EU-taksonomiforordningen (EY, 2024). En virksomhed som har økonomiske aktiviteter som er vurderet bæredygtig efter EU-taksonomiforordningen, skal redegøre for disse i deres bæredygtighedsrapportering.

I denne redegørelse skal følgende fremgå:

- Andelen af virksomhedens omsætning, der stammer fra miljømæssigt bæredygtige produkter eller tjenesteydelser.
- Andelen af virksomhedens kapitaludgifter (CapEx), der vedrører aktiver eller processer, som er miljømæssigt bæredygtige ifølge EU-taksonomiforordningen.

- Andelen af virksomhedens direkte driftsudgifter (OpEx), der vedrører aktiver eller processer, som er miljømæssigt bæredygtige ifølge taksonomiforordningen. (EY, 2024).

CSRD

EU vedtog den 28. november 2022 Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), der også udspringer fra EU Green Deal. CSRD er et europæisk initiativ, der har til formål at styrke og standardisere virksomheders rapportering om bæredygtighed. CSRD erstatter den tidligere Non-Financial Reporting Directive (NFRD) og udvider dens omfang betydeligt. Målet med CSRD er at sikre, at virksomheder offentliggør pålidelige og sammenlignelige oplysninger om deres bæredygtighedspraksis. Dette omfatter information indenfor miljø, social og virksomhedsadfærd også kaldet for ESG efter Environment, Social og Governance. Der kræves information om alle disse aspekter indenfor virksomhedsdrift. Ved at kræve mere omfattende og standardiserede rapporter om virksomheders bæredygtighedspraksis, sigter CSRD mod at give interessenter, herunder investorer, forbrugere og offentligheden, bedre indsigt i virksomheders præstationer på bæredygtighedsområdet og deres samlede indvirkning på samfundet og miljøet. Forhåbningen er at dette vil bidrage til at fremme gennemsigtighed, ansvarlighed og fremgang inden for bæredygtighedspraksis i erhvervslivet og derved fremme en mere bæredygtig og ansvarlig økonomisk udvikling. Som tidligere skrevet er et EU-direktiv er en retsakt opsætter mål som medlemslandene skal nå, hvor det op til de enkelte medlemslandene, at lave love om hvordan disse mål skal opnås. Derfor skal CSRD indarbejdes i dansk lov for at være gældende. Dette skete da folketinget d. 2. maj 2024 vedtog et lovforslag der implementerer CSRD i en række eksisterende love, heriblandt i årsregnskabsloven §99a, loven trådte i kraft den 1. juni 2024 (PWC, 2024). Som tidligere skrevet i afgrænsningsafsnittet vil der i dette kandidatspeciale blive refereret til CSRD og ESRS-standarderne og ikke til årsregnskabsloven §99a.

Hvilke virksomheder er omfattet af CSRD

De nye bæredygtighedsrapporteringskrav bliver indført gradvist, og sker som følger:

Start regnskabsåret 2024:

- Store børsnoterede virksomheder med over 500 ansatte og store statslige aktieselskaber med mere end 500 ansatte.

Start regnskabsåret 2025:

- Andre store virksomheder der i to på hinanden følgende regnskabsår opfylder mindst to af tre kriterier: en balancesum på 156 mio. kr., en nettoomsætning på 313 mio. kr., og et medarbejderantal på mindst 250

Start regnskabsåret 2026 eller senere:

- Børsnoterede små og mellemstore virksomheder (med undtagelse af børsnoterede mikrovirksomheder) start 2026 men mulighed for at vente indtil 2028 (Erhvervsstyrelsen, n.d. a)

ESRS

European Sustainability Reporting Standards (ESRS) er et sæt standarder som er udarbejdet af European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). Disse standarder blev vedtaget af EU d. 31. juli 2023, med ikrafttrædelse fra 1. januar 2024. ESRS-standarderne blev af EU vedtaget som delegerede retsakter, dette gør at de er glædende i alle medlemslandene og de skal ikke indarbejdes i national lovgivning for at være gældende. EU's formål med ESRS'erne igen at fremme ensartet og pålidelig rapportering om virksomheders bæredygtighedspraksis. Disse standarder er designet til at fungere som retningslinjer og referencerammer for virksomheder, der skal at rapportere om deres miljømæssige adfærd, sociale ageren samt deres virksomhedsadfærd efter CSRD.

Hvor CSRD indeholder de overordnede krav om bæredygtighedsrapportering, indeholder ESRS de specifikke oplysninger som en virksomhed skal offentliggøre. Det er oplysninger som en virksomheds væsentlige påvirkninger, risici og muligheder i relation til miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige bæredygtighedsspørgsmål. Til at vurdere væsentlighed har ESRS indført et begreb som hedder dobbelt væsentlighedsvurdering, som vil blive beskrevet senere.

ESRS kræver ikke, at virksomheder afslører oplysninger om miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige emner omfattet af ESRS, hvis virksomheden har vurderet det pågældende emne som ikke-væsentligt. ESRS omfatter retningslinjerne for, hvordan virksomheder skal indsamle, måle, rapportere og verificere deres bæredygtighedsdata. De omfatter bestemmelser om, hvilke specifikke emner der skal dækkes i en bæredygtighedsrapport, såsom klimaforandringer, menneskerettigheder, arbejdsforhold og mangfoldighed. Intentionen med ESRS er at gøre det muligt for brugeren at forstå virksomhedens væsentlige indvirkning på mennesker og miljø og de væsentlige virkninger af bæredygtighedsforhold på virksomhedens udvikling, præstationer og position. Dermed skabe klarhed og sammenlignelighed mellem virksomheders

bæredygtighedsrapporter, hvilket gør det lettere for investorer, forbrugere, regeringer og andre interessenter at evaluere virksomhedernes præstationer på bæredygtighedsområdet og træffe informerende beslutninger.

Til at skabe denne sammenlignelighed har ESRS udover mange oplysningskrav og mange forskellige datapunkter. I alt indeholder ESRS-standarderne hele 1.144 datapunkter (EFRAG, 2022). Denne kæmpe mængde data, er med til at skabe sammenlignelighed, men gør også rapportering efter ESRS-standarderne krævende.

Der er i alt 12 ESRS-standarder, hvor 2 er tværgående standarder. Den første tværgående standard forklarer opbygningen af standarderne, de forskellige begreber, hvordan en bæredygtighedsrapporter skal udarbejdes og præsenteres. Den anden tværgående standard indeholder de generelle oplysninger som skal medtages.

De 2 tværgående standarder hedder:

- ESRS 1: Generelle krav
- ESRS 2: Generelle oplysninger

De resterende 10 ESRS-standarder er emnespecifikke standarder og kan opdeles i 3 kategorier. Dette er først klima- og miljøforhold, sociale forhold og ledelsesmæssige forhold, som tidligere skrevet bliver dette forkortet som ESG for Environmental, Social, and Governance.

Der er 5 indenfor miljø og klima (E).

- ESRS E1: Klimaforandringer
- ESRS E2: Forurening
- ESRS E3: Vand- og havressourcer
- ESRS E4: Biodiversitet og økosystemer
- ESRS E5: Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

Der er 4 standarder som omhandler Social (S)

- ESRS S1: Egen arbejdsstyrke
- ESRS S2: Arbejdstagere i værdikæden
- ESRS S3: Berørte samfund
- ESRS S4: Forbrugere og slutbrugere

Den sidste er omkring ledelse, forvaltning og virksomhedskultur

- ESRS G1: God forretningsskik (EU, 2023a)

Udover disse 12 ESRS-standarder er der sektorspecifikke standarder, som er under udarbejdelse af EFRAG. Disse sektorspecifikke standarder vil komme med krav til for alle virksomheder inden for en sektor.

ESRS 1 generelle krav

ESRS 1 udgør den omfattende ramme for ESRS-standarderne, hvor der redegøres standardernes struktur, grundlæggende konventioner og terminologi samt etablerer de overordnede krav til udformning og præsentation af bæredygtighedsrelaterede oplysninger.

ESRS'erne har alle oplysningskrav som er opdelt i fire rapporteringsområder, det er:

- **Forvaltning** de forvaltningsprocesser, kontroller og procedurer, der anvendes til at overvåge, styre og føre tilsyn med virkninger, risici og muligheder
- **Strategi**, hvordan ens strategi og forretningsmodel interagerer med ens væsentlige virkninger, risici og muligheder, herunder hvordan man håndterer disse virkninger, risici og muligheder
- **Håndtering af virkninger, risiko og muligheder**, de processer hvorved man identificerer virkninger, risici og muligheder og vurderer deres væsentlighed
- **Parametre og mål**, ens resultater og mål som er fastsat og fremskridt der er lavet i retning af at opfylde dem (EU, 2023a)

En virksomhed som er moder i en koncern skal udarbejde en bæredygtighedsrapport for hele koncernen. Denne rapport skal også omfatte værdikæden, både de direkte og indirekte forbindelser. I ESRS 1 bliver det beskrevet at bæredygtighedsrapporteringen skal være et særskilt afsnit i ledelsesberetningen, og skal være i fire dele. Først generel information, så miljø information, så social information og til sidst virksomhedens ledelse og forvaltning.

Selvom der står at bæredygtighedsrapporteringen skal være i ledelsesberetningen, oplyser ESRS 1 at det er muligt at henvise til andre dokumenter/publikationer, hvis disse opfylder nogle krav. De dokumenter som kan henvises til er

- Et andet sted i ledelsesberetningen
- Årsregnskabet
- Redegørelses for virksomhedsledelses
- Vederlagsrapport
- Det universelle registreringsdokument (årligt opdateret prospekt jf. prospektforordningen)

- Pillar III-oplysninger (i relation til tilsynsmæssige krav til kredit- institutter og investeringsselskaber) (Deloitte, 2024).

For at der kan henvises til disse dokumenter, skal de opfylde følgende krav:

- Dokumentet udgør et særskilt informationselement, og i det pågældende dokument identificeres oplysningen klart som en opfyldelse af det relevante oplysningskrav eller det relevante specifikke datapunkt, der er foreskrevet i ESRS
- Dokumentet offentliggøres før eller samtidig med ledelsesberetningen
- Dokumentet er affattet på samme sprog som bæredygtighedsrapporteringen
- Dokumentet er underlagt mindst samme grad af sikkerhed som bæredygtighedsrapporteringen
- Dokumentet opfylder de samme tekniske digitaliseringskrav som bæredygtighedsrapporteringen (Deloitte, 2024)

Dobbelt væsentlighedsvurdering

I ESRS 1 bliver dobbelt væsentlighedsvurdering introduceret, dette er udgangspunktet for bæredygtighedsrapportering under ESRS. En dobbelt væsentlighedsvurdering er en metode til at identificere, hvilke områder, både finansielt og bæredygtighedsmæssigt, som er væsentlige. Et område anses for væsentligt, hvis det enten har en stor betydelig indvirkning på enten mennesker og miljøet, eller hvis det har en stor finansiell betydning for ens virksomhed.

Det er dobbelt idet væsentligheden bliver vurderet ud fra 2 perspektiver. Det første perspektiv er en virksomheds indvirkning eller påvirkning på omverden, hvor man ser indefra virksomheden og ud på omverden, dette hedder påvirkningsvæsentlighed. Det andet perspektiv er hvordan omverden påvirker virksomheden dette hedder finansielt væsentlighed, her ser omverden udefra og ind på virksomheden. Et bæredygtighedsforhold kan vurderes væsentlig, som enten finansielt væsentligt eller er som påvirkningsvæsentligt eller vurderes væsentlig i begge perspektiver.

Når der laves en dobbelt væsentlighedsvurdering, ses der på Påvirkning, Risiko og Mulighed forkortet som IRO for Impact, Risk and Opportunity. Her bliver der set på hvordan en virksomhed påvirker, både negativt og positivt, folk og miljøet på kort, mellem og lang sigt. Ved en påvirkning kigger man indefra virksomheden ud på samfundet. Ved risiko og mulighed ser man udefra samfundet ind på virksomheden, og vurderer hvilke bæredygtighedsforhold der med rimelighed kan forventes at være væsentlige ud fra et finansielt perspektiv. Altså bæredygtighedsforhold der genererer risici eller muligheder, og som har en væsentlig indflydelse på virksomhedens udvikling,

finansielle stilling, finansielle resultater, pengestrømme, påvirker finansieringen eller kapitalomkostninger på kort, mellemlang eller lang sigt. I denne vurdering skal virksomheden tage hele dens værdikæde i betragtning, dette vil sige at det er virksomhedens egne operationer samt dens upstream- og downstream-aktiviteter.

Den dobbelte væsentlighedsvurderingsmetode er nødvendigt fordi alle oplysningskravene i ESRS-standarderne ikke skal med. Det er kun oplysningskravene i ESRS 2 som skal medtages i bæredygtighedserklæringen, uanset udfaldet af en væsentlighedsvurdering proces. Hvorimod kan oplysningskravene i de andre emnespecifikke ESRS udelades hvis de igennem virksomhedens væsentlighedsvurderingsproces bliver vurderet som ikke væsentlige. Men hvis et emne bliver vurderet ikke væsentligt, skal der gives en kort redegørelse for hvordan virksomheden er kommet frem til denne konklusion. Der er et specielt krav omkring ESRS E1 klimaændringer, hvis denne bliver vurderet som ikke væsentligt skal det laves en detaljeret redegørelse omkring begrundelsen bag denne konklusion.

I selve udarbejdelsen af den dobbelt væsentlighedsvurdering, kommer ESRS ikke med en specifik fremgangsmåde dette er op til virksomheden selv. Men efter færdiggørelsen er det et krav at oplyse hvilken proces der er blevet anvendt til at vurdere virksomhedens væsentlige IRO. Hertil også forholdet mellem virksomhedens væsentlige IRO'er og dens strategi og forretningsmodel. En redegørelse for hvilke af ESRS oplysningskravene som er medtaget i bæredygtighedsrapporteringen er også et krav. Denne redegørelses kan være i form af en liste over medtagne emner (EFRAG, 2024).

ESRS 2: Generelle oplysninger

ESRS 2 etablerer de nødvendige oplysningskrav for virksomheder vedrørende bæredygtighed på et overordnet niveau, dette omfatter alle centrale bæredygtighedsemner. Oplysningskravene efter ESRS 2 dækker områder som styring, strategi, virkning, risiko- og mulighedsstyring samt fastsættelse af parametre og mål. I ESRS 2 er der 12 oplysningskrav som skal med i bæredygtighedsrapporteringen uanset udfaldet af den dobbelte væsentlighedsvurdering.

Disse 12 oplysningskrav kan inddeles i 4 kategorier

Målsætning

- BP-1 - Generelt grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedserklæringer
- BP-2 - Oplysninger i forbindelse med specifikke omstændigheder

Forvaltning

- GOV-1 - Administrations-, ledelses- og tilsynsorganernes rolle
- GOV-2 - Oplysninger til og bæredygtighedsspørgsmål behandlet af virksomhedens administrations-, ledelses- og tilsynsorganer
- GOV-3 - Integration af bæredygtighedsrelaterede resultater i incitamentsordninger
- GOV-4 - Erklæring om due diligence
- GOV-5 - Risikostyring og intern kontrol med bæredygtighedsrapportering

Strategi

- SBM-1 - Strategi, forretningsmodel og værdikæde
- SBM-2 - Interessenternes interesser og synspunkter
- SBM-3 - Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel

Håndtering af virkninger, risici og muligheder

- IRO-1 - Beskrivelse af processen til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder
- IRO-2 - Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedserklæring (EU, 2023a).

I ESRS er der oplyst overgangsregler, der er lavet en række indfasningsmuligheder hvor det er muligt at udelade en række oplysninger og i nogle tilfælde hele oplysningskrav i de første 3 år. I ESRS 2 ved SBM-3 kan virksomhederne det første år udelade oplysninger om forventede finansielle påvirkninger og i de første 3 år udelade kvantitative oplysninger om forventede finansielle virkninger. I SBM-1 er der en række krav som først træder i kraft når der de sektorspecifikke standarder er færdiglavet og vedtaget (Deloitte, 2024).

Som tidligere skrevet er ESRS 1 og 2 tværgående standarder, og i de emnespecifikke standarder bliver der refereret til disse to standarder. ESRS-standarderne interagerer med hinanden og der er oplysningen som overlapper i standarderne. Et oplysningskrav som er listet i nogle af de emnespecifikke standarder, er IRO-1. Ligesom ESRS 2 skal med i bæredygtighedsrapporteringen uanset udfaldet af ens dobbelte væsentlighedsvurdering, skal IRO-1 også altid med. Dette er fordi efter IRO-1 skal virksomhederne redegøre for deres proces, som er brugt til at vurdere om et emne

er væsentligt eller ikke. Denne information er vigtig for at vurdere baggrunden bag virksomhederne vurderinger.

Udover oplysningskravene i ESRS 2 er der også oplistet mindstekrav til oplysningerne. Dette er omkring Politikker, Foranstaltninger, Målepunkter og Målsætninger:

- Mindstekrav til oplysninger — Politikker MDR-P — Politikker vedtaget til håndtering af væsentlige bæredygtighedsspørgsmål
- Mindstekrav til oplysninger — Foranstaltninger MDR-A — Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med væsentlige bæredygtighedsspørgsmål
- Mindstekrav til oplysninger — Parametre MDR-M — Parametre i forbindelse med væsentlige bæredygtighedsspørgsmål
- Mindstekrav til oplysninger — Mål MDR-T — Sporing af effektiviteten af politikker og foranstaltninger gennem mål (EU, 2023a)

ESRS E1: Klimaforandringer

Formålet med denne standard er at specificere oplysningskrav, som vil gøre det muligt for brugere af bæredygtighedsrapporteringer at forstå hvordan virksomheder påvirker klimaændringerne med hensyn til væsentlige positive og negative faktiske samt potentielle virkninger. Hertil skal redegøres for virksomhedernes tidligere, nuværende og fremtidige modvirkningsindsats skal er foretaget for at være i overensstemmelse med Parisaftalen, om at begrænse den globale opvarmning til 1,5 °C. Der skal gives oplysninger om virksomhedernes planer og kapacitet til at tilpasse sin strategi og forretningsmodel til at være i overensstemmelse med omstillingen til en bæredygtig økonomi og til at bidrage til at begrænse den globale opvarmning til 1,5 °C.

I ESRS E1 er det opstillet 9 oplysningskrav samt 3 oplysningskrav vedrørende ESRS 2:

Forvaltning

- ESRS 2. GOV-3 - Integration af bæredygtighedsrelaterede resultater i incitamentsordninger

Strategi

- E1-1 - Omstillingsplan for modvirkning af klimaændringer
- ESRS 2, SBM-3 - Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel

Håndtering af virkninger, risici og muligheder

- ESRS 2, IRO-1- Beskrivelse af processerne til identifikation og vurdering af væsentlige klimarelaterede virkninger, risici og muligheder
- E1-2 – Politikker vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer
- E1-3 – Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med klimaforandringsspolitikker

Parametre og mål

- E1-4 - Mål vedrørende mod virkning af og tilpasning til klimaændringer
- E1-5 – Energiforbrug og-miks
- E1-6 - Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1, 2, 3 og samlede drivhusgasmissioner
- E1-7 - Projekter vedrørende optag af drivhusgasser og modvirkning af drivhusgasemissioner finansieret ved hjælp af CO₂-kreditter
- E1-8 – Intern CO₂-prissætning
- E1-9 – Forventede finansielle virkninger af væsentlige fysiske risici og omstillingsrisici og potentielle klimarelaterede muligheder (EU, 2023a)

I ESRS E1 er overgangsreglerne: For E1-6 kan virksomheder med maksimal 750 ansatte udelade at rapportere sine CO₂e-udledninger i scope 3 og total CO₂e-udledninger det første år.

Oplysningskravet E1-9 kan helt udelades det første år, og det er muligt de første 3 år kun at rapportere kvalitative oplysninger (Deloitte, 2024).

I ESRS E1 bliver der beskrevet og sat mål omkring Greenhouse gases (GHG) på dansk kaldet drivhusgasser. I ESRS E1 bliver det beskrevet at dette dækker, men ikke begrænset til 7 drivhusgasser: kuldioxid (CO₂), metan (CH₄), dinitrogenoxid (N₂O), hydrofluorcarboner (HFC'er), perfluorcarboner (PFC'er), svovlhexafluorid (SF₆) og nitrogentrifluorid (NF₃). I den danske oversættelse af ESRS bliver refereret til alle disse drivhusgasser under CO₂, dermed dækker det ikke kun kuldioxid men alle de syv gasser. Dette gør sig gældende ved alle oplysningskravene i den danske oversættelse (EU, 2023b). I den tilhørende forklarede tekst til ESRS-standarderne bliver der også brugt CO₂-ækvivalenter, dette er en omregningsfaktor hvor der er tages højde for, at drivhusgasserne har forskellige indvirkninger på drivhuseffekten.

F.eks. er 1 ton metan det samme som 28 ton kuldioxid, når der ses i forhold til den negative effekt på den globale opvarmning (GHGProtocol, 2024a). I den originale engelske udgave af ESRS bliver der brugt GHG, som fælles betegnelse, hvor dette svar til CO₂ equivalent. I dette kandidatspeciale vil der blive brugt forkortelsen CO₂e, som fælles betegnelse for udledning af drivhusgasser omregnet til CO₂.

I oplysningskravet E1-6 som navnet bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1, 2, 3 og samlede drivhusgas missioner. Bliver der beskrevet en beregningsvejledning, hvor der står at virksomheder skal overveje principperne, kravene og vejledning i GHG Protocol Corporate Standard fra 2004, til at opføre deres Scope 1,2 og 3. Dermed er det ikke et krav efter ESRS E1 at bruge GHG Protocol Corporate Standard men den skal overvejes. Standarden er udviklet af Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol), som laver globale standarder for måling og styring af drivhusgasemissioner for den private og offentlige sektor. Greenhouse Gas Protocol blev lavet af World Resources Institute (WRI) og World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). GHG Protocol har udover deres GHG Protocol Corporate Standard, som omhandler virksomheders emissionsopgørelse, udviklet specifikke standarder for værdiansættelse af projekter (Project Protocol) og forsyningskæder (Scope 3 Standard) og mange flere (GHGProtocol, 2024b).

I ESRS E1 bliver der også henvist til Commission Recommendation (EU) 2021/2279, ved at der står at virksomheder kan overveje disse anbefalinger, altså det er ikke et krav. Commission Recommendation (EU) 2021/2279 er en vejledning fra EU-Kommissionen, der blev udstedt i december 2021. Den kommer med anbefalinger om brugen af Environmental Footprint metoden, som er en måde at måle og kommunikere produkters livscyklus, som kan bruges af organisationer.

Til sidst bliver der i ESRS E1 henvist til ISO 14064-1:2018, igen ved at virksomhederne skal overveje at bruge denne standard dens tilhørende krav. Dermed er denne standard heller ikke et krav efter ESRS. International Organization for Standardization også kaldt ISO, hvor iso kommer fra det græske isos som betyder ligeværdig, og er dermed ikke en forkortelse da skaberne ikke ville have forskellige forkortelser i dens medlemslande. ISO en uafhængig international organisation som udvikler internationale standarder, disse dækker næsten alle aspekter indenfor teknologi, ledelse og produktion (ISO, n.d.). ISO-standarden, som ESRS henviser til,

er ISO 14064-1 som er fra 2018, denne standard specificerer principper og krav til at rapportere om drivhusgasudledninger samt fjernelser af drivhusgasser på organisationsniveau. ISO-standarden kommer med krav til design, udvikling, styring, rapportering og verifikation af en organisations drivhusgasopgørelse (ISO, 2018).

ESRS E2: Forurening

I denne ESRS-standard bliver der sat krav om hvordan virksomheder skal rapportere deres påvirkning på miljøet gennem forskellige former for forurening. Dette omfatter luft-, vand- og jordforurening samt støj og lysforurening. Formålet med ESRS E2 er at skabe en ensartet og omfattende ramme for rapportering af forureningsdata, hvilket gør det muligt for interessenter at vurdere og sammenligne virksomheders miljøpåvirkning mere præcist.

I ESRS E2 er der 6 oplysningskrav samt i denne standard skal der redegøres efter IRO-1 fra ESRS 2, om processen i den dobbelte væsentlighedsvurdering om E2. Efter de 6 oplysningskrav skal der redegøres for ens politikker, foranstaltninger og ressourcer, mål, finansielle konsekvenser som omhandler forurening. Hertil ens forurening af luft, vand og jord samt problematiske stoffer (EU, 2023a).

I E2 kan der ifølge overgangsregler næsten helt udelades informationer om finansielle konsekvenser det første år, dog skal der gives informationer om drift- og kapitaludgifter ved større hændelser. I de første 3 år er der kun krav om at rapportere kvalitative oplysninger (Deloitte, 2024).

ESRS E3: Vand- og havressourcer

Her skal virksomhederne give en detaljeret beskrivelse af deres vandforbrug, udledninger og generelt hvordan de administrerer deres vandressourcer. Dette inkluderer deres indsats for at beskytte og genoprette havmiljøet og marine økosystemer. Redegørelsen skal omfatte de nuværende påvirkninger samt muligheder for at reducere disse, både internt i virksomheden og i forsyningskæden. I E3 er der 5 oplysningskrav og igen IRO-1 fra ESRS 2 som skal med. I ESRS E3 kræves der information på de samme områder som under E2. I ESRS E3, skal der indenfor vand- og havressourcer, redegøres for politikker, foranstaltninger og ressourcer, mål, vandforbrug samt forventede finansielle konsekvenser (EU, 2023a). Det første år er det ikke et krav om at sætte mål for vandforbrug og havressourcer, og i de første 3 år kun krav om kvalitative oplysninger (Deloitte, 2024).

ESRS E4: Biodiversitet og økosystemer

ESRS E4 fokuserer på, hvordan virksomheder skal rapportere deres påvirkning på biodiversitet og økosystemer. Der skal redegøres for virksomhedens påvirkning, risici og strategier i relation til bevarelse og genopretning af biodiversitet og økosystemer (EU, 2023a). Der er 6 oplysningskrav i E4 og IRO-1 fra ESRS 2. Der er krav at der ska laves en omstillingsplan til hvordan virksomheden tager hensyn til biodiversitet og økosystemer i strategi og forretningsmodel. Dette skal indeholde virksomhedens politikker, foranstaltninger og ressourcer, mål, parametre og forventede finansielle konsekvenser.

En overgangsregel for E4 er at virksomheder med maksimal 750 ansatte helt udelade at rapportere efter hele ESRS E4 de første 2 år. Forventede finansielle konsekvenser kan alle udelades for alle i de første 3 år, hvis der rapporteres kvalitative oplysninger (Deloitte, 2024).

ESRS E5: Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi

ESRS E5 kræver, at virksomheder rapporterer om deres ressourceforbrug og indsats for at fremme cirkulær økonomi, herunder genbrug, genanvendelse og affaldsminimering. Der er 6 oplysningskrav samt IRO-1. Som er omhandlende politikker, foranstaltninger og ressourcer, mål og forventede finansielle virkninger indenfor ressourceanvendelse og cirkulær økonomi (EU, 2023a). Der skal også redegøres for ressourcetilstrømning og ressourceudstrømning. E5 kan også udelades det første år, og de første 3 år skal der kun rapporteres kvalitative oplysninger (Deloitte, 2024).

ESRS S1-4

I ESRS er der 4 standarder om omhandler sociale forhold. Dette er S1: Egen arbejdsstyrke, S2: Arbejdstagere i værdikæden, S3: Berørte samfund og S4: Forbrugere og slutbrugere.

I alle de sociale standarder er der krav om at virksomhederne skal redegøre for deres politikker, processer og deres etablerede foranstaltninger for hvert forhold. I de sociale er der krav om mange forskellige datapunkter, som f.eks. data om køn, alder, tilstrækkelige lønninger efter land, ansattes tid til trænings- og kompetenceudviklings, lønforskel på køn, antal tilfælde af diskrimination og mange flere. Især efter ESRS S1 kræves der meget information, dette er også den standard med flest oplysningskrav med 17 krav. De andre sociale standarder har hver 5 oplysningskrav, og alle de sociale standarder har også hver 2 oplysningskrav vedrørende ESRS 2.

Der er også overgangsregler ved de sociale standarder. For S2, S3 og S4 kan virksomheder med maksimal 750 ansatte helt udelade oplysningskravene de første 2 år, hvor for S1 gælder dette kun det første år. (Deloitte, 2024).

For virksomheder med mere end 750 ansatte, kan mange af datapunkterne i S1 også udelades det første år (Deloitte, 2024).

ESRS G1: God forretningsskik

ESRS G1 virksomheder rapporterer om deres praksis inden for god forretningsskik, herunder etik, antikorruption, bestyrelsens sammensætning og ledelsesstrukturer. Formålet er at sikre gennemsigtighed og ansvarlighed i virksomheders ledelse og governance. I G1 er der 6 oplysningskrav samt 2 oplysningskrav vedrørende ESRS 2. De 2 fra ESRS 2 er IRO-1 om beskrivelse af processerne i væsentlighedsvurderingen, dette krav skal med fra G1. Den anden er GOV-1 om rollefordelingen i virksomhedernes administrations-, tilsyns- og ledelsesorganer. I G1 skal der redegøres om virksomhedskultur, forvaltning, politikker for god forretningsskik, information om korruption og bestikkelse, politisk indflydelse og lobbyvirksomhed samt information om virksomhedernes betalingspraksis (EU, 2023a). For G1 er der ikke oplistet nogle overgangsregler.

Delkonklusion

Før CSRD rapporterede de fleste af verdens største virksomheder om bæredygtighed, dette gjorde de efter forskellige internationaler rammer og standarder for bæredygtighedsrapportering. De mest brugte var i 2022 GRI, TCFD, SDG og SASB.

Vejen til CSRD har været lang, man kan sige det startede med Brundtland-rapporten i 1987 og blev skudt rigtigt i gang efter EU's Green Deal i 2019. Ud af EU's Green Deal blev EU's klimalov vedtaget og EU forpligtede sig til europæiske reduktionsmål for CO₂e-udledningen, med 55% frem mod 2030 og et mål om kontinentet er klimaneutrale i 2050.

Før CSRD blev der redegjort for virksomhedernes samfundsansvar efter NFRD. Dette tidligere direktiv fra EU blev implementeret i årsregnskabsloven § 99a. Hvor der var krav om information for miljø miljøforhold, sociale forhold, personaleforhold og menneskerettigheder samt bekæmpelse af korruption og bestikkelse. Udover dette skulle deres også redegøres for politikker om disse forhold.

CSRD erstatter NFRD og bygger videre på kravene. Formålet med CSRD er at sikre at virksomhederne offentliggør pålidelige og sammenlignelige oplysninger om deres bæredygtighedspraksis. Dette omfatter information indenfor miljø, social og virksomhedsadfærd (ESG). Forhåbningen er at dette vil bidrage til at fremme gennemsigtighed, ansvarlighed og fremme en mere bæredygtig og ansvarlig økonomisk.

Til dette bliver tilføjet mange flere oplysningskrav. Disse oplysningskrav findes i ESRS-standarderne som er udviklet af EFRAG. Der er i alt 12 ESRS-standarderne hvor 2 er tværgående standarder, 5 indenfor miljø og klima, 4 omhandler Social og 1 om God forretningsskik. Der er i alt 1.144 datapunkter og 82 oplysningskrav men det er ikke alle som virksomhederne skal have med, dette kommer an på ens dobbelte væsentlighedsvurdering. I ens bæredygtighedsrapportering skal ESRS 2 altid medtages samt tilhørende IRO-1 oplysningskrav. Hvis E1 ikke medtages skal der grundigt redegøres for dette valg. Den dobbelte væsentlighedsvurdering er dermed grundlaget i rapportering efter ESRS-standarderne. Væsentlighed skal vurderes efter 2 perspektiver som er påvirkningsvæsentlighed og finansiell væsentlighed. Når et emne er vurderet væsentligt efter et eller begge disse perspektiver skal det medtages i bæredygtighedsrapportering.

Sammenlignelighed

Erhvervsstyrelsen skriver at formålet med CSRD er følgende:

”at sammenligne virksomheder på tværs ift. bæredygtighedsspørgsmål og give virksomheder, der går forrest, en konkurrencefordel. Målet er, at investorer, civilsamfundets aktører og andre interessenter bedre kan vurdere virksomhedernes bæredygtighed og kanalisere finansiering og efterspørgsel i retning af de virksomheder, der er mest bæredygtige.” (Erhvervsstyrelsen, n.d. b)

Ifølge Erhvervsstyrelsen er ideen med CSRD og bæredygtighedsrapportering er at standardisere virksomhedernes rapportering. Dermed give brugere bedre mulighed for at forstå og sammenligne virksomhederne. Især ESG-data er godt til at se en virksomhedsudvikling over en længere periode, men hvordan bruger man disse tal til at sammenligne en virksomheds data til en anden. Hvis man tager to virksomheder i to meget forskellige brancher, vil det stadig være meget svært og sammenligne deres data, selv efter CSRD og ESRS-standarderne.

En Bank sammenlignet med en transportvirksomhed giver dette overhoved mening og gøre? Deres Ledelsesdata efter ESRS 2 og G1 vil være sammenlignede på mange områder, men deres sociale data, ESRS S1-4, er dette sammenligneligt?

Ved f.eks. ved kønsdiversitet i procent, er der meget stor forskel fra branche til branche, så det ville være begrænset hvad sådan en sammenligning kunne bruges til. Ved deres klima og miljødata, ESRS E1-5, vil være næsten umulig og sammenligne på tværs af brancher.

Til gengæld vil ESG-data være sammenligneligt for to virksomheder i samme branche. Men selv denne sammenligning er meget kompleks, hvordan gør man dette og hvad kan der konkluderes efter? Er det muligt at sige hvem der er mest bæredygtig, og hvad vil det sige at være mest bæredygtig, hvordan definere man dette?

I det kommende afsnit vil der blive lavet denne øvelse udvælge to virksomheders og lave en sammenligning på et bestemt bæredygtighedsområde.

Case: Grøn sammenligning

I denne case vil det blive udvalgt to virksomheder sammenligne dem. For at lave en sammenligning skal der vælges et bæredygtighedsområde som virksomhederne skal sammenlignes på.

Spørgsmålet som kunne forventes at man vil kunne svare på, ved at se på to virksomheders bæredygtighedsrapportering, er hvem der er mest bæredygtig. Dette spørgsmål er bare utroligt kompleks. Bæredygtighed er holistisk og tredelt, som Brundtland kommissionen definerede det, der er det sociale, miljømæssige og det økonomiske. I stedet for at hvem der er mest bæredygtig, vil denne case fokusere på klimaområdet, nærmere en sammenligning af CO₂e-udledninger. Dette er valgt fordi, CSRD er blevet skabt på baggrund af EU Green Deal hvor EU forpligtede sig til at nedsætte drivhusgasudledning med 55% inden 2030, i forhold til 1990, og være helt klimaneutral i 2050, dette er det centrale i EU's Green Deal.

Udover at sammenligne 2 virksomheder i forhold til deres CO₂e-udledninger, vil deres bæredygtighedsrapportering for 2023 først blive gennemgået i forhold til mangler for at overholde reglerne efter CSRD og de tilhørende ESRS-standarder. Disse bæredygtighedsrapporteringer for regnskabsåret 2023, er før kravene trådte i kraft d 1. januar 2024. Derfor er mangler og fejl i forhold hvad de 2 virksomheders bæredygtighedsrapporteringer skal indeholde for regnskabsåret 2024.

Valg af virksomheder

Fordi denne opgave tager udgangspunkt i CSRD og de ændringer som dette medfører i forhold til tidligere EU- og dansk lovgivning. Er det fundet mest interessant og finde en dansk virksomhed og sammenligne en anden EU lokaliseret virksomhed.

Til at udvælge har jeg opstillet nogle kriterier:

- Skal være omfattet af CSRD fra regnskabsåret 2024
- Skal have lavet bæredygtighedsrapportering for mindst regnskabsåret 2023
- Skal have udgivet detaljerede ESG-data, for mindst 3 år til sammenligning
- Skal være børsnoteret for at sikre mest muligt offentligt oplysninger
- Skal have hovedsæde i EU
- Skal være i en branche med stort klimaaftryk
- Skal være tætte konkurrenter og sammenlignede

Brancher med stort klimaaftryk i Danmark

Fordeling af CO₂e-udledning i dansk økonomi, i forhold til brancher i 2022. Dette er inkl. danske transportvirksomheder, og data hentet fra Danmark Statistik.

- International transport 45%
- Landbrug, skovbrug og fiskeri 17%
- Forsyningsvirksomhed 10%
- Husholdninger 8%
- Industri 7%
- Handel og transport ekskl. Int. Transport 6%
- Øvrige brancher 6% (Danmarks Statistik, n.d.)

Grundet denne fordeling er transportsektoren fundet mest interessant og se på.

Ifølge Børsen var de største CO₂-udledende virksomheder i Danmark, i 2022, FLSmidth & CO, Mærsk, DSV, Ørsted og Vestas (Børsen, 2023). Her er både Mærsk og DSV i transportsektoren. Begge virksomheder overholder de oplyste krav. Her er der valgt DSV, grundet en vurdering af flere tætte konkurrenter hvor der er en større sammenlignelighed.

DSV i forhold til en konkurrent

I DSV egen årsrapport fra 2023, opstiller de top fem globale speditører og markedsandel baseret på 2022-omsætning, denne fordeling er som nedestående:

- 5 % Kuehne + Nagel
- 5 % DHL Logistics
- 4 % DSV
- 3 % DB Schenker
- 3 % SF KEX

Ud af disse er DHL Logistics herfra kaldt DHL-Gruppen valgt. Dette er grundet en vurdering af DHL-Gruppens forretningsområder ligner meget DSV, samtidig har DHL-Gruppen lavet bæredygtighedsrapportering siden 2020, med en tilhørende ESG Statbook, hvori der er oplyst detaljerede ESG tal.

DSV og DHL-Gruppen i forhold til CSRD og ESRS

I dette afsnit vil der blive set på DSV og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering for 2023.

Som tidligere nævnt, vil deres rapportering blive gennemgået i forhold til CSRD og oplysningskravene i de relevante ESRS-standarder. Denne gennemgang vil se på hvad DSV og DHL-Gruppen mangler for at holde CSRD og de tilhørende ESRS-standarder, som vil være et krav for begges bæredygtighedsrapportering for 2024. Derfor når der i denne case bliver beskrevet mangler, er det ikke fordi deres bæredygtighedsrapportering for 2023 ikke overholder på tidspunktet gældende regler og krav: Det er mangler hvis deres 2023 bæredygtighedsrapportering skal overholde CSRD og de tilhørende ESRS-standarder, som gælder for 2024 bæredygtighedsrapportering.

Som tidligere skrevet er der i ESRS en række overgangsregler i de første 3 år. Her kan virksomheder vælge helt eller delvist udelades en række oplysninger, i denne case vil der blive set bort fra disse indfasningsmuligheder. Derfor når der bliver beskrevet mangler i bæredygtighedsrapporteringen vil der ikke blive taget højde for indfasningsmulighederne.

Denne case har fokus på en grøn sammenligning, hvor der er valgt CO₂e-udledninger som hovedfokus. Derfor vil DSV's og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering for 2023 blive gennemgået og sammenlignet i forhold til oplysningskravene i ESRS 2 og ESRS E1, og kun kort i forhold til mangler til de andre ESRS'er.

DSV A/S er en dansk børsnoteret virksomhed, med hovedsæde i Hedehusene i Danmark. I 2023 havde DSV omkring 75.000 ansatte i over 80 lande. DSV's omsætning på 150,8 milliarder kr. i 2023 og DSV bliver forpligtet af CSRD fra regnskabsåret 2024. DSV A/S er moderselskabet, og organisationen er opdelt i 3 divisioner: DSV Road, DSV Air & Sea samt DSV Solutions. Herefter vil der blive brugt DSV til at referere til DSV A/S.

DHL-Gruppen er en tysk børsnoterede virksomhed med hovedsæde i Bonn Tyskland. I 2023 havde DHL-Gruppen omkring 594.000 ansatte i 220 lande og territorier. I 2023 havde DHL-Gruppen en omsætning på 82 milliarder euro, omregnet er dette 609 milliarder kr. med valutakurs slut 2023 (Investing, n.d.). DHL-Gruppen bliver forpligtet af CSRD fra regnskabsåret 2024.

DHL-Gruppen består af 5 divisioner: Post & Parcel Germany, Express, Global Forwarding Freight, Supply Chain samt eCommerce.

DSV og DHL-Gruppens præsentation af deres bæredygtighedsrapportering

DSV har lavet en separat bæredygtighedsrapport for 2023, på i alt 50 sider, som DSV skriver, er en del af ledelsesberetningen til deres årsrapport for 2023. DSV's årsrapport for 2023 er i alt på 105 sider hvor deres afsnit Management's Commentary, eller ledelsesberetning fylder 39 sider.

På DHL-Gruppen hjemmeside oplyser de at siden 2021 har ændret deres bæredygtighedsrapportering til at deres ikke-finansielle rapportering kan findes i deres ledelsesberetning i årsrapporten og dette bliver suppleret af en ESG-præsentation og en ESG-statbog (DHL, n.d.). DHL-Gruppens ESG-præsentation er en separat bæredygtighedsrapport, og var i 2023, på i alt 100 sider. DHL-Gruppens årsrapport er på 237 sider, hvor deres Combined Management Report eller ledelsesberetning fylder 103 sider af den.

Ifølge ESRS 1 skal bæredygtighedsrapporten skal være et særskilt afsnit i ledelsesberetningen, bestå af fire dele. Først generel information, så miljø information, så social information og til sidst virksomhedens ledelse og forvaltning. Det er dog muligt at henvise til andre dokumenter som et andet sted i ledelsesberetningen, årsregnskabet, redegørelses for virksomhedsledelses, en vederlagsrapport, det universelle registreringsdokument og Pillar III-oplysninger (for kreditinstitutter og investeringsselskaber).

DSV har i deres ledelsesberetning i deres årsrapport, ikke lavet særskilt afsnit men kommer ind på bæredygtighed i flere forskellige afsnit i deres ledelsesberetning. I deres afsnit omkring Strategy and financial targets kommer de med deres Sustainability strategy, og har på en side en spalte hver for Environment, Social og Governance. Her kommer DSV med en henvisning til deres Sustainability Report for mere information. DSV henviser også til deres Sustainability Report for information om Corporate social responsibility og diversitet.

Ifølge ESRS 1 kan DSV ikke henvide til deres separate Sustainability Report for information som er krævet efter ESRS'erne. En Sustainability Report er ikke oplyst i ESRS 1 som et dokument som der kan henvises til, derfor skal dette være i DSV's ledelsesberetning i deres årsrapport.

Derfor mangler DSV for at overholde de kommende regler, at lave et særskilt afsnit i deres ledelsesberetning i årsrapporten for deres bæredygtighedsrapportering. Alt information skal fremgå i denne afsnit eller henvises til et af de oplystede dokumenter.

DHL-Gruppen har i deres ledelsesberetningen i årsrapporten lavet et særskilt afsnit med navnet Nonfinancial Statement og opdelt dette afsnit i General information, Environment, Social, Corporate Governance og EU Taxonomy. DHL-Gruppen overholder CSRD og ESRS-standarderne, omkring deres præsentation og placering af deres bæredygtighedsrapportering.

Selvom DSV har mangler omkring præsentation og placering af deres bæredygtighedsrapportering, og DHL-Gruppen ikke har, bliver det vurderet at en sammenligning er mulig da DSV lavet bæredygtighedsrapportering i en separate Sustainability Report.

Når der i det kommende bliver refereret til DSV's bæredygtighedsrapportering, vil dette være en reference til deres separate Sustainability Report. Ved DHL-Gruppen vil en reference til deres til bæredygtighedsrapportering, være en reference til deres bæredygtighedsafsnit i deres ledelsesberetning i deres årsrapport.

DSV og DHL-Gruppen og oplysningskravene i ESRS 2

I ESRS 2 er der 12 oplysningskrav som fordeler sig indenfor Målsætning, Forvaltning, Strategi og Håndtering af virkninger, risici og muligheder. Først vil oplysningskravene i ESRS BP-1 og BP-2 blive gennemgået for DSV og DHL-Gruppen. Der er valgt at gennemgå disse sammen, da der er en del overlappende information i disse 2 oplysningskrav.

- **BP-1 - Generelt grundlag for udarbejdelse af bæredygtighedserklæringer**
- **BP-2 - Oplysninger i forbindelse med specifikke omstændigheder**

I oplysningskravet ESRS BP-1 skal DSV og DHL-Gruppen komme med information om bæredygtighedsrapporteringen er udarbejdet konsolideret eller på et individuelt grundlag og i hvilket omfang bæredygtighedsrapporteringen omfatter værdien både opstrøms og nedstrøms (EU, 2023a).

I oplysningskravet BP-2 skal DSV og DHL-Gruppen komme med informationer om ændringer og fejl i forhold til tidligere perioder. Der er krav om en redegørelse for brug af estimater og anvendte kilder. F.eks. data fra DSV og DHL-Gruppen værdikæde som indgår i parametre, hvad er grundlaget for udarbejdelsen af disse parametre. Hvad er nøjagtigheden af denne data, og har DSV og DHL-Gruppen lavet foranstaltninger til sikring og mulig forbedring af nøjagtigheden.

DSV skriver at deres bæredygtighedsrapporteringen dækker over DSV A/S og dets datterselskaber. Associerede virksomheder og at joint ventures er ikke omfattet af rapporteringsomfanget (DSV, 2024a).

DHL-Gruppen skriver at alle oplysninger i deres bæredygtighedsrapporteringen dækker over virksomhedens konsoliderede koncern, ligesom deres årsregnskab.

DSV og DHL-Gruppen beskriver ændringer i deres i perioden, f.eks. DSV rapporterede i 2023 deres CO₂e-udledning efter GHG Protocol, men startede i 2023 på at implementere den nye standard ISO 14083:2023 som er en standard for transportsektoren og dens værdikæde.

Både DSV og DHL mangler at beskrive mere detaljerede omkring deres værdikæden, hvem der er medtaget i bæredygtighedsrapporteringen og udarbejdelsen af data herfra og nøjagtigheden af denne data. I DSV's og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering er der information om deres værdikæde. De har begge Scope 3 udledninger og mål som dækker over udledninger i værdikæden. DHL-Gruppen har i deres 2023 væsentlighedsvurdering udvalgt Workers in the value chain som væsentligt, og hvor DSV har valgt hvad de kalder Responsible supply chain som væsentligt. Mange steder bliver værdikæden omtalt i DSV's og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering. For at overholde CSRD og ESRS-standarderne skal DSV og DHL-Gruppen, i deres kommende bæredygtighedsrapporteringen, i afsnittet om omfanget af deres bæredygtighedsrapporteringen, beskrive mere detaljeret deres værdikæde både opstrøms og nedstrøms som er medtaget. I ESRS 2 er der 5 oplysningskrav som omhandler forvaltning. Disse vil blive gennemgået for DSV og DHL-Gruppen samlet.

- **GOV-1 - Administrations-, ledelses- og tilsynsorganernes rolle**
- **GOV-2 - Oplysninger til og bæredygtighedsspørgsmål behandlet af virksomhedens administrations-, ledelses- og tilsynsorganer**

Under oplysningskravet GOV-1 skal DSV og DHL-Gruppen redegøre om deres administrations-, ledelses- og tilsynsorganer har ekspertise og færdigheder eller adgang til dette. Hvilke ansvarsområder og roller administrations-, ledelses- og tilsynsorganer har samt hvordan kønssammensætningen er.

I GOV-2 skal DSV og DHL-Gruppen redegøre om og hvor ofte deres administrations-, ledelses- og tilsynsorganer bliver informeret om væsentlige IRO. Hertil skal deres laves liste over væsentlige IRO som de er blevet informeret om i perioden og hvilke handlinger som er blevet foretaget i håndteringen af disse.

Både DSV og DHL-Gruppen har i deres bæredygtighedsrapportering oplyst administrations-, ledelses- og tilsynsorganernes roller, ansvarsområder og kønssammensætning. DHL-Gruppen kommer med flere detaljer som giver en bedre forståelse end DSV gør. DHL-Gruppen kommer meget kort ind på ekspertise og færdigheder og henviser til deres hjemmeside hvor ekspertise og færdigheder bliver gennemgået grundigt. Denne information skal efter ESRS 2 GOV-1 fremgå af DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering, og der kan ikke henvises til deres hjemmeside. DSV kommer ikke med information om ekspertise og færdigheder, hverken i deres bæredygtighedsrapportering eller som henvisning. Når DHL-Gruppen redegør for at de besidder, eller har adgang til eksperter der besidder ekspertise og færdigheder indenfor bæredygtighedsområdet, giver dette deres rapportering mere troværdig. Hvorimod det modsatte gør sig gældende for DSV.

Både DSV og DHL-Gruppen gennemgår deres proces om beslutningstagning omhandlende bæredygtighedsspørgsmål, igen er DHL-Gruppen redegørelses meget mere dybdegående. Både DSV og DHL-Gruppen mangler at fremvise en liste over væsentlige IRO som der er blevet informeret om, og handlinger på disse.

Næste oplysningskrav som vil blive gennemgået er:

- **GOV-3 - Integration af bæredygtighedsrelaterede resultater i incitamentsordninger**

Under dette oplysningskrav skal DSV og DHL-Gruppen informere om incitamentsordninger som er sammenkoblet med bæredygtighedsrelaterede resultater.

DSV skriver at:

“Sustainability performance targets are included as part of the variable remuneration of Executive Management to support DSV’s focus on sustainability progress” (DSV, 2024a, p. 11)

Her kommer DSV kort omkring kravet, men DSV mangler at uddybe og præcisere hvad deres præstationsmål (performance targets) er. Er disse præstationsmål sammenkoblet med reduktion af drivhusgasemissioner, eller hvilke klimamæssige hensyn de knyttet til. DSV har mere information omkring dette og i både deres bæredygtighedsrapport og i deres årsrapport henviser de til deres vederlagsrapport for 2023. Her fremgår det at for DSV Executive Board som består af deres CEO, COO, Vice CEO og deres CFO, har variabel aflønning hvor en del er aktieoptioner for 2024 og disse er baseret på DSV resultater i 2023 hvor bæredygtighedsmål om at fastlægge roadmap strategier til at reducere deres 2030 CO2 udledninger. Dette bæredygtighedsmål vejer med 50% af den samlede aktieoptioner for 2024 (DSV, 2024c). Her kommer DSV med mere udtydende information, og vederlagsrapport er oplistet som en af de dokumenter som der gerne må henvises til efter ESRS.

DHL-Gruppen har oplysningerne for ESRS 2 GOV-3 dette fremgår i deres 2023 ESG-præsentationsrapport. Det fremgår at deres Board of Management som består af 8 medlemmer deres CEO, Finance leder, HR leder og lederne af deres 5 divisioner (DHL, 2024b), får en årlig variabel bonus hvor 30% er baseret på ESG mål, og 70% er baseret på finansielle mål. Realiserede dekarbonisering effekter udgår 10%, medarbejderengagement er 10%, og 10% er om Corporate Governance og deres cybersikkerheds vurdering (DHL, 2024b)

Det vurderes at både DSV og DHL-Gruppen overholder oplysningskravet GOV-3.

Næste oplysningskrav som vil gennemgået er GOV-4 og GOV-5.

- **GOV-4 - Erklæring om due diligence**
- **GOV-5 - Risikostyring og intern kontrol med bæredygtighedsrapportering**

I disse oplysningskrav skal DSV og DHL-Gruppen fremlægge en kortlægning af deres due diligence procedure. Denne kortlægning kan vises i form af en tabel, denne bliver foreslået i ESRS 2 GOV-4. DSV og DHL-Gruppen skal også redegøre for deres risikostyringsprocesser og interne kontrolprocesser vedrørende deres bæredygtighedsrapportering.

Hverken DSV og DHL-Gruppen har lavet en kortlægning af deres due diligence procedurer. De redegør begge i deres bæredygtighedsrapportering for af deres due diligence procedurer, risikostyringsprocesser og interne kontrolprocesser. Igen er DHL-Gruppens redegørelses meget mere dybdegående ens DSV er, hvilket igen er med til at skabe mere troværdig for DHL-Gruppen end for DSV. Begge kommer dog med information om disse oplysningskrav, men mangler begge at lave en decideret kortlægning som der kræves af ESRS.

De næste oplysningskrav som vil gennemgået er omkring strategi og er:

- **SBM-1 - Strategi, forretningsmodel og værdikæde**
- **SBM-2 - Interessenternes interesser og synspunkter**

For SBM-1 skal DSV og DHL-Gruppen redegøre for centrale elementer i deres generelle strategi som påvirker bæredygtighedsspørgsmål. Centrale elementer er deres væsentlige produkter, kundegrupper og markeder mm. Hertil skal DSV og DHL-Gruppen beskrive deres forretningsmodel og værdikæde. Under SBM-1 skal DSV og DHL-Gruppen beskrive deres vigtigste interessenter, og redegøre for om deres synspunkter og interesser påvirker DSV's og DHL-Gruppens forretningsmodel og strategi.

Både DSV og DHL-Gruppen har information om disse oplysningskrav, de har beskrevet deres forretningsmodel og værdikæde. Dog som også tidligere nævnt er beskrivelsen af værdikæden ikke særlig dybdegående.

DSV og DHL-Gruppen har redegjort for deres vigtigste interessenter, og beskrevet at deres synspunkter som f.eks. en stigende efterspørgsel for at bidrage til dekarbonisering har påvirket dem. Udover en bedre beskrivelses af værdikæden, har DSV og DHL-Gruppen ikke mangler for disse 2 oplysningskrav.

For de 3 resterende oplysningskrav i ESRS 2, som er SBM-3, IRO-1 og IRO-2 vil blive gennemgået i det kommende afsnit om væsentlighedsvurderingen.

Væsentlighedsvurdering

Som tidligere skrevet er den dobbelt væsentlighedsvurdering, grundlaget for bæredygtighedsrapportering efter CSRD og de tilhørende ESRS-standarder. I deres væsentlighedsvurdering skal DSV og DHL-Gruppen vurdere hvilke emner der væsentlige ud fra det dobbelte perspektiv. Dermed vurdere hvilke emnespecifikke ESRS-standarder der skal rapporteres om og medtages i deres bæredygtighedsrapportering, og hvilke emnespecifikke ESRS-standarder som er fundet ikke væsentlige og der ikke vil blive rapporteret om. Derfor er DSV's og DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering centralt for deres samlede bæredygtighedsrapportering.

DSV's væsentlighedsvurdering

DSV har i deres bæredygtighedsrapport for 2023 en afsnit med overskriften Væsentlighedsproces.

Her skriver DSV:

“Understanding how our business impacts the world and vice versa is essential to ensuring that our sustainability strategy continues to address our most material topics” (DSV, 2024a, p. 12)

I det overstående skriver DSV omkring det dobbelte perspektiv, DSV's påvirkning på verden og vice versa altså verdens påvirkning på DSV. I DSV's væsentlighedsvurdering kommer de ind på deres påvirkning, risici og muligheder, dog mangler DSV flere ting i deres væsentlighedsvurdering afsnit for at overholde de kommende regler efter CSRD og de tilhørende ESRS-standarder.

ESRS kommer ikke med en fremgangsmåde som skal følges, dette er op til DSV selv. Efter færdiggørelsen skal der dog oplyses hvilken proces der er blevet anvendt til at vurdere virksomhedens væsentlige IRO, dette er et krav. Her skal fremgå forholdet mellem virksomhedens væsentlige IRO'er og dens strategi samt forretningsmodel. Det skal oplyses hvilke oplysningskrav i ESRS-standarderne, der er dækket af dens bæredygtighedsrapportering, dette kan fremvises i listeform.

- **IRO-1 - Beskrivelse af processen til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder**
- **SBM-3 - Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel**
- **IRO-2 - Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedserklæring**

Omkring ESRS 2 RO-1 har DSV et afsnit hvor de beskriver deres proces til at identificerer og vurderinger deres væsentlige virkninger, risici og muligheder. DSV skriver:

“How we conduct our materiality assessments. Our materiality assessment is based on internal due diligence processes, including risk assessments, stakeholder engagement as well as several tools and frameworks such as GRI, UN SDGs, SASB Materiality Map, S&P Global CSA and the European Sustainability Reporting Standards (ESRS).” (DSV, 2024a, p. 12)

Udover det overstående beskriver DSV i et afsnit hvordan de har vurderet deres af klimarisiko og -muligheder. Her kommer DSV ind på at de bruger en kombination af flere scenarier til at forudse de potentielle fremtidige effekter af klimaændringer og identificere potentielle risici og muligheder.

Denne metode understøttes af fokuserede klimarisikovurderinger for væsentlige lokaliteter (DSV, 2024a). DSV skriver at de bruger kombination af historiske data, såsom økonomisk påvirkning fra tidligere vejr- eller markedsforstyrrelser og fremtidige prognoser. DSV betragter manglende reduktion af forretningsrisici som omdømmerisici. Herefter kommer DSV med en oversigt over deres største interessenter, en beskrivelse af dem samt engagement kanaler til dem. Ud fra denne har DSV lavet en liste med 4 udvalgte risici og en mulighed, en beskrivelse af dem og hvordan DSV er eksponeret i forhold til dem.

Til sidst i DSV's væsentlighedsvurdering, er der en oversigt over deres væsentlige emner indenfor Environment, Social og Governance, samt deres en kort beskrivelse af strategi i forhold til disse emner og DSV's mål i forhold til disse emner. DSV har udvalgt 12 væsentlige emner:

- Climate change
- Waste management and recycling
- Diversity and inclusion
- Human capital development
- Health and safety
- Labour rights & working conditions
- Human rights
- Community engagement
- Business integrity
- Responsible supply chain
- Tax transparency
- Data ethics and cybersecurity (DSV, 2024a, p. 14)

Disse udvalgte emner som DSV var valgt som væsentlige, skal fremover være inddelt indenfor de forskellige ESRS-standarder, dermed give information hvilke emner under standarderne som er vurderet væsentlige og hvilke som ikke er. Når DSV skriver at Climate Change og Waste management and recycling er væsentlige kan disse dække flere emner under ESRS-standarderne. For at overholde oplysningskravet i ESRS 2 IRO-1 mangler DSV en mere dybdegående beskrivelse af deres processer i deres væsentlighedsvurdering, DSV kommer kun kort omkring processen i deres vurdering af risici og muligheder omkring emnet klima i deres væsentlighedsvurdering. IRO-1 kræver en beskrivelse af processen for at identificere og vurdere alle ens væsentlige virkninger, risici og muligheder, hertil er IRO-1 obligatorisk på alle fem standarder for Environment (E1-E5) samt Governance (G1), ikke kun klima som DSV har gjort. SBM-3 som kræver at DSV giver oplysninger omkring væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil DSV's strategi og forretningsmodel. DSV har et afsnit i deres bæredygtighedsrapport hvor de beskriver deres forretningsmodel og strategi. Her mangler DSV at beskrive deres forretningsmodel og strategi i forhold til deres væsentlige IRO'er. Beskrive hvilken effekt disse væsentlige IRO'er har og kan forventes at have på DSV forretningsmodel, strategi, værdikæde, beslutningstagning, investeringer, finansieringskilder mm. For ESRS IRO-2 mangler DSV at give information i en form for oversigt over hvilke oplysningskrav der er medtages i bæredygtighedsrapporteringen, og hvor i deres rapport disse oplysninger kan findes.

DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering

I DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering for 2023 bliver der først præsenteret en væsentlighedsvurdering fra 2021, og et ESG Roadmap på baggrund denne. Det kan virke som unødvendigt og en smule forvirrende at præsentere en væsentlighedsvurdering fra 2021 i DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering. DHL-Gruppen forklarer dette i deres ledelsesberetning i deres årsrapport for 2023 under Report contents and material topics her beskriver DHL-Gruppen at de i 2021 lavede en væsentlighedsanalyse, denne er 2023 blevet gennemgået og bekræftet for regnskabsåret. I DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering for 2023, bliver det beskrevet at den er udført i henhold til ESRS-standarderne, og at deres dobbelt væsentlighedsvurdering bekræfter deres ESG Roadmap tilgang. DHL-Gruppen bruger også en side i deres ESG på at forklare den nye dobbeltvæsentlighed definition, og skriver at dette væsentlighedsprincip kommer til at være basen for deres kommende bæredygtighedsrapportering for regnskabsåret 2024.

For at DHL-Gruppen kommer til at overholde CSRD og ESRS i forhold til deres væsentlighedsvurdering skal de opfylde oplysningskravet:

- **IRO-1 - Beskrivelse af processen til identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder**

Selvom DHL-Gruppen at deres 2034 væsentlighedsvurdering er udført ifølge ESRS standarderne, mangler der og blive præsenteret forskellige emner. I deres årsrapport skriver DHL-Gruppen: “As part of this, the effects, risks and opportunities were evaluated during internal expert meetings and in-depth assessments were carried out. This also included a comprehensive location-based analysis of aspects related to biodiversity. The results were discussed with internal as well as external stakeholders. According to our current assessment, we classify the ESRS topics of climate protection, own workforce, workers in the value chain and business conduct, as well as cybersecurity as a company-specific topic, as material.” (DHL, 2024a, p. 63)

Her giver DHL-Gruppen en beskrivelse for hvordan deres overordnede proces har været til at identifikation og vurdering af væsentlige virkninger, risici og muligheder, det er et krav ifølge den obligatorisk IRO-1 at dette bliver gjort omkring alle fem standarder for Environment (E1-E5) samt Governance (G1).

I DHL-Gruppen væsentlighedsvurdering har de udvalgt:

1. ESRS E1 Climate change
2. ESRS S1 Own workforce
3. ESRS S2 Workers in the value chain
4. ESRS G1 Business conduct
5. Companyspecific Cybersecurity (DHL, 2024a, p. 63)

Derfor mangler DHL-Gruppen at beskrive processen der har gjort at ESRS E2, ESRS E3, ESRS E4 og ESRS E5 ikke er fundet væsentlige.

Næste oplysningskrav, ifølge ESRS 2, i forhold til DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering er:

- **SBM-3 - Væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil med strategi og forretningsmodel**

SBM-3 kræver at DHL-Gruppen giver oplysninger omkring væsentlige virkninger, risici og muligheder og deres samspil på DHL-Gruppens strategi og forretningsmodel. DHL-Gruppen har et afsnit i deres bæredygtighedsrapport hvor de beskriver deres forretningsmodel og strategi. Her mangler DHL-Gruppen at beskrive deres forretningsmodel og strategi i forhold til deres væsentlige IRO'er. Beskrive hvilken effekt disse væsentlige IRO'er har og kan forventes at have på DSV forretningsmodel, strategi, værdikæde, beslutningstagning, investeringer, finansieringskilder mm.

- **IRO-2 - Oplysningskrav i ESRS omfattet af virksomhedens bæredygtighedserklæring**

DHL-Gruppen mangler at give information om hvilke oplysningskrav som er med og hvor i deres rapportering disse kan findes, dette kan oplyses i en form for indholdsfortegnelse. Hertil også hvilke oplysningskrav der ikke er medtaget, da de er blevet vurderet uvæsentlige.

Sammenligning af DSV's og DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering

Den dobbelt væsentlighedsvurdering er grundlaget bag bæredygtighedsrapportering under CSRD og ESRS. Derfor er det centralt at sammenligne deres væsentlighedsvurdering samt deres præsentation af denne.

DHL-gruppen bruger dobbelt væsentlighedsvurdering efter ESRS i deres fremgangsmåde, og i deres præsentation referere de til ESRS-standarderne ved de udvalgte emner.

DSV skriver om det dobbelte perspektiv men nævner ikke direkte dobbelt væsentlighed. I deres præsentation nævner DSV både udefrakommende risici og muligheder samt hvordan DSV påvirker verden med f.eks. deres udledninger af CO2.

Både DSV og DHL-gruppen mangler i deres bæredygtighedsrapportering en mere dybdegående beskrivelse af deres processer bag deres væsentlighedsvurdering, samt en form for indholdsfortegnelse for vurderet væsentlige emner og ikke væsentlige emner.

I CSRD er det et mål at gøre bæredygtighedsrapportering mere ensartet, hvilket vil have en effekt på DSV og DHL-Gruppens kommende bæredygtighedsrapportering. Når man skal finde information om DSV's væsentlighedsvurdering, kan man finde denne information i deres separate bæredygtighedsrapport. For DHL-Gruppen er denne information spredt mellem deres ESG-

præsentation og deres årsrapport. Dette kommer CSRD og de tilhørende ESRS-standarder til at løse ved at kræve at alt information om bæredygtighedsrapportering skal fremgå i et særskilt afsnit i ledelsesberetning i årsrapporten.

For at kunne at kunne lave en sammenligning af DSV og DHL-gruppen i forhold til udledning af CO₂e. Kræver det at både DSV og DHL-Gruppen har valgt dette emne som væsentligt i deres vurdering, dette vil falde under ESRS E1 Klimaforandringer.

DSV har valgt Climate change som et af deres væsentlige emner, og DHL-Gruppen har valgt ESRS E1 Climate change som væsentligt og referere dermed allerede ESRS. Dermed har begge valgt klimaforandringer som væsentlig og rapportere derfor på det i deres bæredygtighedsrapportering.

Der er et specielt krav omkring ESRS E1 klimaændringer, hvis denne bliver vurderet som ikke væsentligt kræves det at der fremgår en detaljeret redegørelse omkring begrundelsen bag denne konklusion. For 2 transportvirksomheder med store CO₂-udledninger, vil det efter en dobbelt væsentlighedsvurdering, være uforståeligt hvis klimaændringer blev vurderet ikke væsentligt.

Det er meget svært at redegøre for at en transportvirksomheder med stort CO₂-udledning, ikke har en negativ påvirkning på omverden hvor man ser på folk og miljøet på kort, mellem og lang sigt.

DSV og DHL-gruppen og oplysningskravene i ESRS E1

DSV har valgt Climate change i deres væsentlighedsvurdering, hvilket i deres kommende regnskab, efter CSRD, vil gøre at de skal komme med information efter ESRS E1 oplysningskrav. DHL-Gruppen har valgt ESRS E1 Climate change i deres væsentlighedsvurdering, og skal derfor også komme oplysninger efter kravene i ESRS E1 i deres bæredygtighedsrapportering.

I ESRS E1 er det opstillet 9 oplysningskrav samt 3 oplysningskrav vedrørende ESRS 2.

Oplysningskravene GOV-3, IRO-1 og *SBM-3* er tidligere blevet gennemgået i afsnittene omkring ESRS 2 og væsentlighedsvurderingen, og vil derfor ikke blive gennemgået her.

Til gennemgå DSV og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering i forhold til hvad der allerede er med og hvad der mangler for at overholde oplysningskravene i ESRS E1-1. Vil oplysningskravene bliver gennemgået i ikke kronologisk rækkefølge. Dette er fordi der er stor sammenhæng i nogle af oplysningskravene. F.eks. E1-4 om Mål indgår i E1-1 omstillingsplan, som er blive gennemgået senere.

Det første oplysningskrav til gennemgang er:

- **E1-4 - Mål vedrørende mod virkning af og tilpasning til klimaændringer**

Efter dette oplysningskrav skal DSV og DHL-Gruppen oplyse om de har sat og hvordan de har sat deres CO₂e reduceringsmål. Når man har valgt at oplyse CO₂e reduceringsmål, skal dette være for scope 1, 2 og 3. Hertil er det krav oplysning om metode og dette er foreneligt med Parisaftalen og om at begrænse stigningen til 1,5 °C.

DSV

DSV har i deres bæredygtighedsrapportering for 2023, beskrevet at de har sat mål om at reducere deres CO₂e-udledning til Net Zero i 2050. Samt et mål i 2030 om en reducere på 50% i deres Scopes 1 og 2, med 2019 som basisår, DSV skriver at dette er i overensstemmelse om at begrænse den globale opvarmning til 1,5 grader. DSV har for deres scope 3 et mål om en reducere på 30%, med 2019 som basisår, DSV skriver at dette mål er foreneligt med opvarmningsscenariet godt stykke under 2 grader. DSV oplyser at deres mål for 2030 blev valideret af Science Based Targets Initiative (SBTi) i 2023 og er i overensstemmelse med Parisaftalen.

I Parisaftalen, som er en international bindende aftale, blev der sat et langsigtet temperaturmål om at holde stigningen i den globale gennemsnitstemperatur på et godt stykke under 2 °C i forhold til førindustrielle niveau og fortsætte bestræbelserne på at begrænse stigningen til 1,5 °C (FN, 2015). Dermed er det bindende mål ifølge Parisaftalen målet om godt stykke under 2 °C. Der skal bestræbes efter at begrænse stigningen til 1,5 °C ifølge Parisaftalen, men dette er ikke et bindende mål.

I ESRS E1-4 står der:

“The undertaking shall state whether the GHG emission reduction targets are science-based and compatible with limiting global warming to 1.5°C” (EU, 2023a, p. 78)

Dette krav overholder DSV, da deres mål om scope 3 er ikke foreneligt med en begrænsning af den globale opvarmning til 1,5 °C, men i E1-4 står der at det skal oplyses om målet er, ikke at det skal være. Det kan dog argumenteres for at et mål om nedsættelse af CO₂e-udledning er noget man bestræber efter at nå, og dermed er dette ligesom i Parisaftalen hvor man skal bestræbe efter at begrænse den globale opvarmning til 1,5 °C. Selvom det kan fortolkes som sådan, vurderes det at DSV's overholder Parisaftalen.

DSV har valgt 2019 som basisår og i ESRS er der ikke krav om et specifikt år, dog må basisåret ikke ændres medmindre der er væsentlige ændringer i målet eller rapporteringsgrænsen. Efter 2030 skal basisåret ajourføres for hver 5. årigperiode. Efter oplysningskravet E1-4 er det et krav at DSV kort redegøre for at deres valgte basisår er repræsentativ. I E1-4 er oplyst at dette f.eks. kan gøres ved at bruge et 3-årigt gennemsnit. DSV mangler at redegøre for at 2019 som basisår er repræsentativ. I DSV's bæredygtighedsrapportering for 2023 optræder 2019 ved to forskellige værdier. Først når DSV redegør for deres status på at opnå deres reduktionsmål, her bliver der målt imod en total udledning **20.526.000** tons CO₂e i basisåret 2019. Senere i DSV's bæredygtighedsrapportering fremgår en oversigt over CO₂e-udledningerne for 2023, her er 2019 medtaget som et af flere sammenligningssår. Her fremgår den total udledning i 2019 på **8.887.000** tons CO₂e.

For at forstå DSV's CO₂e-udledningen i 2019 som er deres basisår, er det nødvendigt at gennemgå deres historiske bæredygtighedsrapportering, hvor DSV's CO₂e-udledning for 2019 er medtaget. Først i 2019 var det med som årets CO₂e-udledning, senere i bæredygtighedsrapportering for 2020 blev der valgt 2019 som basisår, og det fremgår her med 2 forskellige værdier. En værdi i oversigten over udledninger for året, her er 2019 medtages som sammenligningssår. Samt en værdi hvor årets udledning bliver sammenholdt med basisåret 2019, dette gør sig også gældende i 2022 og 2023. DSV's rapportering for total CO₂e-udledning i 2019 er:

- I 2019, **8.019.000** tons CO₂e i total udledning (DSV, 2020)
- I 2020, **10.033.000** og **16.116.418** tons CO₂e i total udledning (DSV, 2021)
- I 2021, **8.887.000** tons CO₂e i total udledning (DSV, 2022)
- I 2022, **8.887.000** og **20.526.000** tons CO₂e i total udledning (DSV, 2023b)
- I 2023, **8.887.000** og **20.526.000** tons CO₂e i total udledning (DSV, 2024a)

En del af forklaringen på at værdien for udledningen i 2019 er blevet rapporteret forskelligt er grundet skiftende metode for udregning. I 2021 startede DSV med at bruge GHG Protocol, hvorfra udledningen for 2019, som sammenligningssår i oversigterne, er forblevet det samme.

En anden forklaring på at værdien for udledningen for 2019 som basisår har været skiftende er, at DSV har fusioneret og opkøbt virksomheder hvorefter deres udledning for 2019 er blevet lagt til basisåret løbende. Men hvorfor DSV ikke har valgt den sammen fremgangsmåde for 2019 som basisår og som sammenligningssår er ikke forklaret. Derfor ville en redegørelse for hvordan 2019

som basisår er repræsentativ, som ESRS kræver, være meget brugbart. Det vurderes at DSV ikke over oplysningskravet for valg af basisår.

DHL-gruppen

DHL-gruppen skriver i deres bæredygtighedsrapportering at de har som mål at reducere deres CO₂-udledning til net-zero i 2050, og har sat som mål at reducere deres scope 1 og 2 udledninger med 42% fra 2021 til 2030. Deres Logistics-relaterede Scope 3 har de et mål om en reducere på 25% fra 2021 til 2030. DHL-Gruppen skriver at dette er i overensstemmelse med Parisaftalen og en begrænsning af den globale opvarmning på 1,5 °C. DHL-Gruppen har valgt 2021 som basisår og mangler, ligesom DSV, at redegøre for at deres valgte basisår er repræsentativ. I DHL-Gruppens optræder deres basisår også med forskellige værdier. Et sted i DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering er deres scope 3 for 2021 32,71 millioner tons CO₂e og et andet er den 31,86 millioner tons CO₂e (DHL, 2024a). Dermed er forskellen for DHL-Gruppen er ganske lille. Forklaringen er at DHL-Gruppen i 2022 opkøbte Hillebrand Group og efterfølgende lagde dette til i deres 2021 basisår. DHL-Gruppen har i deres bæredygtighedsrapportering oplyst hvordan CO₂e-udledningen i deres basisår er udregnet.

Et andet område DHL-Gruppen ikke overholder ESRS er alt de bruger nettoværdier for 2023 når det måles i udviklingen mod deres reduktionsmål. Her er forskellen også lille der bliver brugt 24,97 millioner tons CO₂e hvor bruttoværdien er 25,09 (DHL, 2024e). Dette er ikke tilladt under ESRS at bruge nettoværdier, der skal bruges bruttoværdier.

DSV og DHL-Gruppen

Det vurderes at både DSV og DHL overholder oplysningskravene i E1-4 omkring deres satte reduktionsmål, dog har DHL-Gruppen og især DSV mangler om deres valg af basisår. I en sammenligning hvor der set på mål for CO₂e-udledning, og hvor der bliver sammenlignet omkring udvikling i opnåelsen af disse mål, kan der være mange problemstillinger ved forskellige basisår. DSV's valgte er basisår er ikke brugeligt i en sammenligning, da værdien er meget højere end andre år, og i DSV's oversigt med sammenligningssår det også meget højere for samme år. Det er muligt at udvælge forskellige sammenligningssår for DSV og DHL-Gruppen og lave en sammenligning.

Selv hvis der ikke havde været denne problemstilling omkring DSV valgte basisår, er forskellige basisår vanskeligt for en sammenligning af virksomheders udvikling imod deres reduktionsmål. I en sammenligning af DSV og DHL-Gruppen CO₂e-udledning for 2023 og hvor tæt de er på deres 2030 reduktionsmål, vil DSV have haft 4 år til at reducere deres CO₂-udledning hvor DHL-Gruppen kun har haft 2 år. En anden problemstilling er om deres valgte basisår er retvisende for deres CO₂e-udledning. Hvis DHL-Gruppen har haft et år hvor de havde ekstraordinær stor CO₂e-udledning og har valgt dette som basisår, vil deres 2030 reduktion-mål vil være signifikant lettere at opnå. I afsnittet hvor DSV's og DHL-Gruppens CO₂e-udledning bliver sammenlignet vil denne problemstilling blive yderlige belyst.

I det næste afsnit vil der blive gennemgået 2 oplysningskrav:

- **E1-2 – Politikker vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer**
- **E1-3 – Foranstaltninger og ressourcer i forbindelse med klimaforandringsspolitikker**

I oplysningskrav E1-2 skal DSV og DHL-Gruppen redegøre for deres politikker som de har vedtaget til håndtering af deres væsentlige virkninger, risici og muligheder vedrørende modvirkning af og tilpasning af klimaændringer. Under oplysningskravet E1-3 skal DSV og DHL-Gruppen redegøre for deres ressourcer og foranstaltninger som er blevet besluttet og planlagt til at nå deres klimamål og politikmålsætninger omkring klima.

DSV

For DSV bliver der omtalt politikker om klimaændringer flere steder i deres bæredygtighedsrapportering. DSV's bæredygtighedsrapportering, er som tidligere nævnt, en separat rapport og her bliver der henvist til en anden separat for deres politikker omkring bæredygtighed. Denne rapport som hedder Sustainability Policy. I denne rapport er der et afsnit om deres bæredygtighedsprioriteter, og hvad DSV har forpligtet sig til om miljø, sociale og governance (DSV, 2024d). Til at nå disse mål har DSV lavet et Roadmap som indeholder 4 dekarbonisering tiltag som er Energieffektivisering, Udfasning af fossile brændstoffer i transport, Vedvarende energiproduktion og opladningsinfrastruktur samt Innovation og partnerskaber. DSV startede i 2022 deres Carbon Pricing Fee Programme, hvor DSV sat et CO₂e baseret gebyr på deres divisioner, som skal skabe et incitament til at forbedre deres CO₂e-reduktionsindsatsen. Samtidig skal dette

finansiere DSV dekarbonisering initiativer, og de forventer at dette vil rejse mere end 1 milliard kr. frem mod 2027 (DSV, 2024a).

DSV kommer kort omkring deres politikker og dette ikke særligt dybdegående, dog vurderes det at DSV overholder oplysningskravet E1-2.

For oplysningskravet E1-3 har DSV beskrevet deres foranstaltninger i forbindelse med klimaforandringspolitikker, men mangler omkring ressourcer i forbindelse med klimaforandringspolitikker. Ifølge E1-3 skal der relateres til betydelige pengebeløb af CapEx og OpEx, under EU-taksonomiforordningen, der er nødvendige for at implementere de foranstaltninger, der er truffet eller planlagt. Dette er krævet ikke for at afstemme beløb i forhold til årsregnskabet, men for at vise at der er troværdighed bag ens foranstaltninger. DSV har et afsnit i deres bæredygtighedsrapportering om EU-taksonomiforordningen, men det kræves efter E1-3 at DSV relaterer til betydelige pengebeløb af CapEx og OpEx, hvilket DSV mangler.

DHL-Gruppen

DHL-Gruppen kommer i deres bæredygtighedsrapportering i afsnittet Environment - Implementing climate objectives omkring oplysningskravet E1-2. Her redegør de for deres politikker vedrørende modvirkning af og tilpasning til klimaændringer. Der bliver beskrevet at der er lavet politikker indenfor klima og miljø, samt lavet et adfærdskodeks og et leverandørens adfærdskodeks. DHL-Gruppen kommer ind på flere tiltag for at nå deres 2023 klimamål, dette er bl.a. en plan om at bruge yderligere 7 milliarder euro på bæredygtige brændstoffer og teknologier. Det bæredygtige brændstof vil blive brugt f.eks. i GoGreen Plus som er en service som DHL-Gruppens kunder kan tilkøbe for at mindske deres CO2 aftryk. DHL-Gruppen er også en del af The Clean Cargo initiativ som er tiltag om global shippingindustri, og har lavet deres eget Green Carrier Certification for deres vejgodstransport. DHL-Gruppen beskriver at de sammenarbejder med deres underleverandører om en række initiativer som bæredygtigt brændstof og udvikling af teknologier for reduktion af brændstofforbruget. DHL-Gruppen har også i deres bæredygtighedsrapportering en oversigt over betydelige pengebeløb af CapEx og OpEx som facilitere deres bæredygtige investering. Det vurderes at DHL-Gruppen overholder oplysningskravene E1-2 og E1-3.

DSV og DHL-Gruppen

Både DSV og DHL-Gruppen har beskrevet foranstaltninger i forbindelse med klimaforandringspolitikker, men kun DHL-Gruppen redegjort for afsatte betydelige pengebeløb til at facilitere deres bæredygtige investering. Dette gør at troværdigheden bag DHL-Gruppens foranstaltninger er betydelig større end DSV.

I det kommende vil oplysningskravet om en omstillingsplan blive gennemgået for DSV og DHL-Gruppen, oplysningskravet er:

- E1-1 - Omstillingsplan for modvirkning af klimaændringer

Under dette oplysningskrav skal DSV og DHL-Gruppen fremvise en omstillingsplan for deres modvirkningsindsats til at begrænse klimaændringer. Der skal i omstillingsplanen henvises til deres CO2e-udlednings reduktionsmål, deres foranstaltninger til modvirkning af klimaændringer samt finansieringen af disse foranstaltninger med oplysninger om CapEx og OpEx. Der skal også laves en kvalitativ vurdering mulige fastlåste CO2e-udledninger, som stammer fra ens vigtigste produkter og aktiver, om disse kan hindre opnåelsen af CO2e reduktionsmål. Hvis der ikke er lavet en omstillingsplan, skal oplyses om der planlagt at udvikle en og hvis ja hvornår de vil blive vedtaget.

DSV

DSV har lavet en omstillingsplan i form af deres Roadmap, som de har udviklet til at understøtte deres dekarbonisering strategi og sikre at de er på vej mod deres CO2e-udlednings reduktionsmål. Som skrevet i gennemgangen af oplysningskravene E1-4, E2-2 og E1-3, har DSV sat CO2e-udledningsreduktionsmål som overholder kravene, men ikke overholder kravene om deres valgte basisår. DSV mangler også informationen om deres finansieringen af foranstaltninger og mangler oplysningerne om CapEx og OpEx. DSV kommer lidt omkring fastlåste CO2e-udledninger men denne redegørelse er ikke dybdegående nok.

Formålet med oplysningskravet E1 er at forstå og sikre at ens strategi og forretningsmodel er forenelig med omstillingen til en bæredygtig økonomi og med begrænsningen af den globale opvarmning til 1,5 grader. Som tidligere skrevet i afsnittet om oplysningskravet E1-4, kan det diskuteres om DSV overholder dette når deres mål for scope 3 er foreneligt med en global opvarmning på et godt stykke under 2 grader. Hertil kommer DSV selv ind på i deres afsnit i Our

roadmap towards net-zero carbon emissions hvor DSV beskriver at globale virksomheder, ligesom DSV, godt kan spille en vigtig rolle i omstillingen, men for at nå de globale CO2e-reduktionsmål kræves det at der bliver vedtaget nødvendige rammebetingelser til at understøtte omstillingen af hele transportsektoren. DSV ser gerne at der på transportsektoren pålægges CO2e-afgifter og skatter, som regeringer bør geninvesteres i dekarbonisering initiativer for hele industrien, dette vil fremme lige vilkår og fair konkurrence (DSV, 2024a).

Det er hertil vigtigt at huske, som tidligere skrevet, at EFRAG arbejder på sektorspecifikke standarder, som vil være med til at understøtte omstillingen af hele sektoren. Det som DSV beskriver i deres Roadmap mod net-zero CO2e-udledning kan godt tolkes som at DSV's strategi og forretningsmodel under de nuværende regler ikke er forenelig med omstillingen til en bæredygtig økonomi og med begrænsningen af den globale opvarmning til 1,5 grader. Men det vurderes at selvom det er muligt at tolke DSV's beskrivelse sådan, gør dette ikke alene om DSV overholder oplysningskravet i E1-1.

DHL-gruppen

Til at nå disse mål, har DHL-gruppen lavet et ESG roadmap om indeholder, brug af bæredygtige teknologier og brændstoffer, en udvidelse af el-biler i afhentning og levering, alle nye ejede bygninger CO2-neutral og bæredygtige produktalternativer. Som også skrevet i gennemgangen af oplysningskravene E1-4, E2-2 og E1-3, har DHL-Gruppen sat CO2e-udlednings reduktionsmål, lavet foranstaltninger til modvirkning af klimaændringer samt vist finansieringen af disse foranstaltninger med oplysninger om CapEx og OpEx. På alle disse områder vurderes det at DHL-Gruppen overholder oplysningskravet E1-1. DHL-Gruppen mangler dog også at redegøre for deres fastlåste CO2e-udledninger, DHL-Gruppen kommer kort omkring dette men ikke er dybdegående nok vurderes det.

- E1-5 – Energiforbrug og-miks

Under dette oplysningskrav skal der fremgå information om DSV og DHL-Gruppens totale energiforbrug fra fossile kilder, totale energiforbrug fra nukleare kilder og det samlede energiforbrug fra vedvarende kilder. Denne information skal oplyses i Mega-Watt hours (MWH), i et bilag til ESRS E1 er der omregningsfaktorer som kan bruges til omregning hvis oplysninger er i en anden enhed end MWH. Hvis en virksomhed opererer indenfor en sektor med høj

klimapåvirkning, kræves der flere oplysninger, dette gør både DSV og DHL-gruppen, da transportbranchen er klassificeret som en sektor med høj klimapåvirkning af EU (EU, 2008). Derfor skal DSV og DHL-Gruppen også redegøre for deres energiforbrug fra kul, olie, naturgas, andre fossile kilder og forbrug af købt elektricitet, varme, damp eller køling som stammer fra fossile kilder. Udover dette skal der oplyses energiintensitet baseret på nettoindtægter for ens aktivister som er i sektorer med høj klimapåvirkning. Hvor det er relevant, skal der angives hvor stor andel den vedvarende energi udgør.

DSV

DSV har under dette oplysningskrav mangler. DSV oplyser i deres bæredygtighedsrapportering 3 forskellige datapunkter. Det første er energiforbrug for scope 1 og 2, der bliver oplyst at dette dækker over forbrug af brændstof, elektricitet, opvarmning og nedkøling. Det andet datapunkt er energiforbrug for deres egne køretøjer, som er dækker over brændstofforbrug for ejede og leasede lastbiler, varevogne og gaffeltrucks. Disse 2 datapunkter har DSV oplyst i gigajoule og ikke i MWH som det er krævet efter ESRS E1. Det sidste datapunkt som DSV har angivet, er hvor stor andel i procent vedvarende energi udgør.

DSV mangler at angive energiforbrug indenfor de andre energityper som er angivet i ESRS E1. DSV mangler også at omregne deres energiforbrug til MWH.

DHL-Gruppen

DHL-Gruppen har i deres bæredygtighedsrapportering oplyst deres energiforbrug fra scope 1 og 2, som er deres egne fly, køretøjer og bygninger, dette er oplyst i MWH. Der er angivet det totale energiforbrug dette er opdelt i 2 kategorier fra fossile kilder og fra vedvarende kilder. Energiforbrug fossile kilder er videre opdelt i flytransport, vejtransport samt bygninger og anlæg. Energiforbrug fra vedvarende kilder er videre opdelt i flytransport, vejtransport, heraf e-køretøjer samt bygninger og anlæg. Det bliver også oplyst at energiintensitet for 2023 var 0,43 KWH pr. euro, dette er udregnet på grundlag af DHL-Gruppens omsætning. DHL-Gruppen mangler at angive deres energiforbrug indenfor de andre energityper, denne information fremgår dog af DHL-Gruppens ESG Statbook. Her er der angivet data for energiforbruget for benzin, diesel, andre brændstoffer, biogas naturgas, opvarmningsolie, direkte varme/køling samt andre gasser (DHL, 2024c).

For at overholde ESRS E1-5 skal denne information oplyses i DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering i deres ledelsesberetning.

DSV og DHL-Gruppen

Både DSV og DHL-Gruppen har mangler i oplysningskravet E1-5. DSV mangler at oplyse fordelingen indenfor de forskellige energityper, og mangler at omregne energiforbrug fra gigajoule til MWH. DHL-Grupper har lavet denne opdeling af deres energiforbrug indenfor forskellige energityper mangler at medtage dette i deres bæredygtighedsrapportering. Idet det er muligt at omregne DSV's oplyste til MWH er dette muligt at sammenligne med DHL-Gruppens oplyste.

- E1-6 - Bruttodrivhusgasemissioner under anvendelsesområde 1, 2, 3 og samlede drivhusgas missioner

Efter dette oplysningskrav skal DSV og DHL-Gruppen redegøre for deres udledning af CO₂-ækvivalenter i metriske ton, der kræves data indenfor følgende 5 områder og deres tilhørende underkrav:

1. Brutto Scope 1 CO₂e-udledning
 - i. CO₂e-udledning i metriske tons
 - ii. procentdelen som er fra regulerede emissionshandelsordninger
2. Brutto Scope 2 CO₂e-udledning
 - i. Brutto lokalitetsbaserede Scope 2 CO₂e-udledning i metriske tons
 - ii. Brutto markedsbaserede Scope 2 CO₂e-udledning i metriske tons
3. Brutto Scope 3 CO₂e-udledning
 - i. Brutto Scope 3 CO₂e-udledning i metriske tons
 - ii. CO₂e-udledning i forskellige Scope 3 kategorier
4. Total CO₂e-udledning
 - i. Summen af Scope 1, 2 og 3
5. CO₂e-udledning intensitet baseret på nettoindtægter
 - i. Total CO₂e-udledning i metriske tons pr. nettoindtægt
 - ii. Virksomheden skal offentliggøre afstemningen med den eller de relevante poster eller noter i årsregnskabet om nettoindtægterne

Til at lave disse opgørelser beskriver ESRS, som tidligere skrevet, en beregningsvejledning med henvisning til GHG Protocol Corporate Standard fra 2004, Commission Recommendation (EU) 2021/2279 og ISO 14064-1:2018. Det er ikke et krav at bruge disse men de skal overvejes ifølge ESRS E1.

Til at udvælge kategorier, som der kræves man inddeler ens scope 3 CO2e-udledning i, henvises der igen til GHG Protocol og ISO 14064-1:2018. Her skal man lave en væsentlighedsvurdering til at identificere og udvælge de væsentlige kategorier som der blive brugt som kilder til ens scope 3.

DSV

DSV har i deres bæredygtighedsrapportering medtages meget af det krævende data. DSV har oplyst at deres CO2e-udledninger er rapporteret efter GHG Protocol, samt deres scope er inddelt i kategorier efter GHG Protocol. DSV har valgt først at vise deres totale scope 3 med følgende kategorier:

- 4: Upstream transport og distribution
- 6: Forretningsrejser

Herefter bliver der lagt hvad DSV kalder deres "Andre kategorier" til, dette er følgende:

- 1: Indkøbte varer og tjenesteydelser
- 2: Anlægsaktiver
- 3: Brændsel- og energirelaterede aktiviteter, som ikke er omfattet af scope 1 og 2 kategori
- 5: Affald genereret i forbindelse med aktiviteter
- 7: Medarbejderpendling
- 12: Behandling/bortskaffelse af solgte produkter efter endt levetid (DSV, 2024a)

Herefter blive disse Andre kategorier lagt til og der bliver fremvist en total scope 3 som indehold alle kategorierne.

DSV har korrekt udvalgt deres væsentlige kategorier efter GHG Protocol, men mangler i deres bæredygtighedsrapportering at præsentere værdien af de forskellige kategorier. DSV har denne redegørelses klar, da den fremgår i deres Factbook ESG Data 2023. Her har DSV redegjort for talværdien af disse kategorier, og videre inddelt "Upstream transport og distribution" i flytransport, søtransport og landtransport (DSV, 2024e).

DSV har mangler under E1-6, som at der skal oplyses procentdelen af deres Brutto Scope 1 CO2e-udledning, som er fra regulerede emissionshandelsordninger. Forklaringen på dette er at denne ordning starter for DSV d. 1. januar 2024, altså efter deres 2023 regnskab (DSV, 2023a). DSV mangler også at oplyse deres CO2e-udledning intensitet baseret på nettoindtægter. I deres Extended Factbook ESG Data 2023 har DSV valgt at fremvise en alternativ CO2e-udledning intensitet. Her har DSV udregnet hvor mange gram CO2e pr tons transporterede 1 km (DSV, 2024e). Dette fremgår ikke i deres bæredygtighedsrapportering og overholder ikke oplysningskravet E1-6. DSV mangler også deres lokalitetsbaserede scope 2 CO2e-udledning. I deres bæredygtighedsrapportering fremgår kun markedsbaserede scope 2 CO2e-udledning, DSV har dette klar da der i deres Extended Factbook ESG Data 2023 er oplyst lokalitetsbaserede scope 2 CO2e-udledning (DSV, 2024e). CO2e-udledning intensitet baseret på nettoindtægter mangler DSV også at oplyse i deres bæredygtighedsrapportering.

DHL-gruppen

DHL-gruppen oplyser at deres udregning af deres CO2e-udledning er baseret på GHG Protocol metoden og fra regnskabsåret 2024 skifter DHL-Gruppen til at bruge metoden efter ISO 14064-1:2018 (DHL, 2024a). DHL-Gruppen har i deres bæredygtighedsrapportering mange af de samme mangler som DSV har. DHL-Gruppen har heller ikke oplyst CO2e-udledning som er fra regulerede emissionshandelsordninger, brutto lokalitetsbaserede Scope 2 CO2e-udledning og CO2e-udledning intensitet baseret på nettoindtægter. DHL-Gruppen har også brutto lokalitetsbaserede Scope 2 CO2e-udledning klar da det er oplyst i deres ESG Statbook. DHL-Gruppen har også, til forskel fra DSV, CO2e-udledning intensitet baseret på nettoindtægter oplyst i deres ESG Statbook (DHL, 2024c). DHL-Gruppen har også brugt GHG Protocols kategorier og har, til forskel fra DSV, oplyst disse i deres bæredygtighedsrapportering. DHL-Gruppen har valgt at fremvise hvad de kalder deres Logistics-relaterede CO2e-udledninger, dette omfatter følgende kategorier:

- 3: Brændsel- og energirelaterede aktiviteter, som ikke er omfattet af scope 1 og 2 kategori
- 4: Upstream transport og distribution
- 6: Forretningsrejser

DHL-Gruppen har oplyst at følgende kategorier ikke er medregnet i deres Logistics-relaterede CO2e-udledninger.

- 1: Indkøbte varer og tjenesteydelser

- 2: Anlægsaktiver
- 7: Medarbejderpendling (DHL, 2024a)

I DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering er disse ikke medregnet, men de fremgår til sidst i deres oversigt, og der bliver vist talværdi for disse kategorier.

DHL-Gruppen mangler at vise total CO₂e-udledning som er summen af scope 1, 2 og 3. Det er dog muligt selv at summere scope 1, 2 og 3 og dermed få total CO₂e-udledning. Efter ESRS skal denne dog fremgå.

DHL-Gruppen har valgt at opstille deres præsentation af disse datapunkter på en interessant måde. De har valgt at nogle oplysninger bliver præsenteret først for hvert område og disse er fremhævet med fed skrift. Dette er deres Total Logistics-relaterede Net CO₂e-udledninger, scope 1 Net, scope 2 (markedsbaserede) og scope 3 (Logistics-relaterede) Net. Der bliver altså præsenteret Net, på dansk nettoværdier, i stedet for bruttoværdier. Lige under i deres oversigt er Scope 1 without market-based measures og Scope 3 (logistics-related) without market-based measures altså deres bruttoværdier bliver også fremvist, idet dette er uden markedsbaserede tiltag eller market-based measures. De markedsbaserede tiltag som DHL-Gruppen oplyser, er ganske små f.eks. deres totale Logistics-relaterede net CO₂e-udledninger i millioner tons af CO₂e på 33,27 hvor brutto er denne 33,39 (DHL, 2024a). Her har DHL-Gruppen trukket 0,12 millioner tons CO₂e fra for deres reduktion gennem markedsbaserede tiltag. I ESRS E1-6 i under tillæg A: anvendelseskrav er der opstillet en tabel, hvor der står at der skal oplyses i overensstemmelse med denne. I den viste tabel er der vist de oplyste krav samt vist sammenlignings år og opsatte mål for CO₂e-udledning fremgår. I DHL-Gruppens oversigt fremgår alle også med bruttoværdier, undtagen total CO₂e-udledning. Når DHL-Gruppen har valgt at kun deres nettoværdier bliver markeret med fed, kan der hurtigt ske en forveksling når det bliver præsenteret på denne måde. I DHL-Gruppens årsrapport på de første sider viser de deres nøgletal, dette er deres Økonomiske tal, Aktiedata og ESG-tal. I Denne oversigt, som læseren af DHL-Gruppens årsrapport møder på side 4, fremgår deres udledning med teksten Logistics-related GHG-emissions, og her er det brugt nettoværdier. Der er brugt netto udledning på 33,27 og ikke deres brutto udledning på 33,39 (DHL, 2024a). Det fremgår ikke af oversigten om information er i nettoværdi eller bruttoværdi. I en fodnote til dette bliver der oplyst hvilke GHG Protocol kategorier som er inkluderet, men ingen information om at dette er nettoværdi. På

baggrund af dette oplyste vurderes det at DHL-Gruppens præsentation af deres CO2e-udledning ikke er overholder ESRS E1-6.

DSV og DHL-Gruppen

Denne case har fokus på sammenlignenheden af DSV og DHL-Gruppens CO2e-udledning. Derfor er dette oplysningskrav og det rapporterede centralt. Både DSV og DHL-Gruppen har valgt at bruge metoden efter GHG Protocol til at udregne deres CO2e-udledning, og opdelt deres udledning i GHG Protocol kategorier. At begge har valgt at bruge GHG Protocol, gør at en sammenligning af deres CO2e-udledning, er mere pålidelig og troværdig. Hvis der var valgt en anden metode, var denne sammenligning meget mere kompliceret. Hvis der af EU blev vedtaget en obligatorisk metode, ville dette gøre bæredygtighedsrapporteringer ville blive mere gennemskuelig, lettere at sammenligne og mindre komplekse. Grunden til dette ikke er blevet vedtaget, kan være for at give virksomheder mulighed at vælge den metode der passer bedst til deres virksomhed. F.eks. GHG Protocol og ISO 14064-1:2018 minder meget om hinanden, de er baseret på de samme principper, men der er også forskelle. GHG Protocol er langt mere detaljeret og omfattende, hvor ISO 14064-1:2018 er mere generisk med fokus på specifikationer for kvantificering, overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasser - hvilket giver mere plads til fortolkning og tilpasning (PlanA, 2024).

DSV og DHL-Gruppen har valgt at medtage forskellige kategorier i deres opdeling af deres CO2e-udledning. DSV har valgt at medtage flere end DHL-Gruppen, DSV har kategorierne 5: Affald genereret i forbindelse med aktiviteter og 12: Behandling/bortskaffelse af solgte produkter efter endt levetid. Begge disse har DSV valgt som en af deres andre kategorier som blev tilføjet til deres scope 3 separat. Disse to kategorier er tilsammen 58.000 tons CO2e og DSV's totale CO2e-udledning er på 12.652.000 tons, altså de to kategorier udgør 0,5% (DSV, 2024e). Det vurderes derfor at denne forskel ikke gør noget ved sammenligninigheden, og det er muligt at medtage disse to kategorier da deres værdier fremgår.

- E1-7 - Projekter vedrørende optag af drivhusgasser og modvirkning af drivhusgasemissioner finansieret ved hjælp af CO2-kreditter

Under dette oplysningskrav skal DSV og DHL-Gruppen oplyse om deres mulige projekter, som de har udviklet eller bidraget til, om CO2e-optag eller CO2e-lagring, dette skal oplyses i metriske tons.

Hertil skal DSV og DHL-Gruppen oplyses mængden af CO₂e reduktioner uden for deres værdikæde, som de har finansieret eller har planlagt at finansiere ved køb af CO₂e-kreditter, dette skal også oplyses metriske tons af CO₂e. Det skal oplyses om en CO₂e-kreditter er fra anerkendte kvalitetsstandarder. Når en virksomhed har sat et CO₂e net-zero mål, som både DSV og DHL-Gruppen har, skal der oplyses om hvordan CO₂e-projekter og CO₂e-kreditter bliver anvendt til at nå dette net-zero mål.

DSV

Som tidligere skrevet startede DSV I 2022 deres Carbon Fee Programme, som er en CO₂e-udlednings gebyr på DSV's 4 divisioner, som er Road, Air & Sea, and Solutions (DSV, 2024a). Dette gebyr er baseret på mængden af CO₂e som der bliver udledt. DSV forventer at dette gebyr vil blive over 1 milliard kr. i 2027. I 2023 fik DSV godkendt 16 projekter i deres Carbon Fee Programme. Dette var f.eks. solcelleprojekter, projekt om elektriske køretøjer og alternative brændselsprojekter (DSV, 2024a). DSV's Carbon Fee Programme finansierer projekter som skal være med til at dekarbonisering, dermed er dette ikke indenfor oplysningskravet E1-7 som er for CO₂e- compensation.

DSV skriver også om at deres kunder kan CO₂e-kompenserer igennem deres Green Logistics service, men dette mindsker DSV's kunders CO₂e-aftryk. Det er uden for DSV's værdikæde og kan derfor dette ikke medtages.

Dermed kommer DSV ikke med nogle informationer som er under oplysningskraver E1-7. Det er ifølge E1-7 heller ikke et krav at have projekter for CO₂e-optag, CO₂e-lagring og ikke et krav at købe CO₂e-kreditter. DSV har dog offentliggjort et mål om at i 2050 at have net-zero CO₂e-udledning, Derfor mangler DSV at redegøre for hvordan de vil nå dette mål, og hertil DSV's plan om projekter CO₂e-optag eller CO₂e-lagring og CO₂e-kreditter.

DHL-Gruppen

I deres bæredygtighedsrapportering skriver DHL-Gruppen om GoGreen Plus, som tidligere fortalt er dette en service for DHL-Gruppens kunder til at mindske deres CO₂e-aftryk. Det er muligt for DHL-Gruppens kunder at købe CO₂e-kreditter igennem GoGreen Plus fra anerkendte klimabeskyttelsesprojekter. Men som DHL-Gruppen selv skriver er dette ikke anerkendt af GHG

Protocol eller SBTi, da dette mindsker DHL-Gruppens kunders CO2e-aftryk, det er altså uden for DHL-Gruppens værdikæde.

DHL-Gruppen kommer derfor heller ikke med nogle informationer som oplysningskraver E1-7 omhandler. DHL-Gruppen har også offentliggjort et mål om at i 2050 at have net-zero CO2e-udledning, og skriver at planen for at nå dette er ”Measure and reduce emissions, offset what cannot be avoided” (DHL, 2024b, p. 28) altså mål og reducere udledninger og CO2e-kompenserer de udledning som ikke kan undgås. Derfor mangler DHL-Gruppen også at redegøre for hvordan de vil nå dette mål, hvortil en plan om projekter CO2e-optag eller CO2e-lagring og CO2e-kreditter.

DSV og DHL-Gruppen

For større globale transportvirksomheder, som DSV og DHL-Gruppen, virker en opnåelse af net-zero CO2e-udledning, uden CO2e-optag, CO2e-lagring eller CO2e-kreditter, meget umulig. Tiltag på dette område er nødvendigt for at nå net-zero. Derfor virker både DSV's og DHL-Gruppens målsætning på dette område direkte utroværdigt og ikke gennemtænkt.

- E1-8 – Intern CO2-prissætning

I ESRS E1 under oplysningskravet til E1-8 skal der oplyses, om der anvendes interne CO2-prissætningsordninger.

Som tidligere skrevet oplyser DSV at de har et Carbon Pricing Fee Programme som blev implementeret i 2023. Dette er CO2e-udlednings gebyr på deres divisioner, som skal finansiere DSV dekarbonisering initiativer, som DSV forventer vil blive til mere end 1 milliard kr. frem mod 2027 (DSV, 2024a). Her mangler DSV at give flere detaljer for at overholde dette oplysningskrav, som f.eks. hvad er priserne på CO2e-udledning under denne ordning. Hvilke antagelser er der blevet gjort omkring prisfastsættelsen, og hvilken beregningsmetode er der blevet brugt. Hvor stor del af DSV's totale års CO2e-udledning dækker denne CO2e-prissætningsordning. Samt fordeling indenfor scope 1 og 2, og hvis relevant for scope 3.

I DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering fremgår der ikke oplysninger om en intern CO2-prissætning.

DSV og DHL-Gruppen

For oplysningskravet E1-8 – Intern CO₂-prissætning har DSV store mangler i deres informationsniveau, og overholder ikke oplysningskravet. Til gengæld har DHL-Gruppen ingen informationer om dette. Det må antages at DHL-Gruppen ikke har en intern CO₂-prissætningsordninger, da der er ingen information, er hverken i deres bæredygtighedsrapportering eller på deres hjemmeside om dette.

- E1-9 – Forventede finansielle virkninger af væsentlige fysiske risici og omstillingsrisici og potentielle klimarelaterede muligheder

Under dette oplysningskrav skal DSV og DHL-Gruppen redegøre for modstandsdygtighed i forhold til klimaforandringer. Der skal laves scenarieanalyse på kort, mellemlang og lang sigt, om de forventede finansielle virkninger på deres finansielle stilling, indtjening og pengestrømme som følge af klimaforandringer. Dette skal omfatte pengebeløb og procentandel af aktiver som vil blive påvirket i scenarieanalyserne.

Hverken DSV eller DHL-Gruppen har redegjort for oplysningskravet E1-9.

Andre oplysningskrav i DSV og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapportering

Som tidligere nævnt er der valgt i dette kandidatspeciale at fokusere på klimaforandringer og nærmere CO₂e-udledning i en sammenligning af DSV's og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapporteringer. Derfor er oplysningskravene i ESRS 2, som er obligatorisk, og i ESRS E1 klimaforandringer blevet grundigt gennemgået. De resterende relevante emnespecifikke ESRS-standarder vil blive kort belyst, men vil ikke blive gennemgået.

Hvor mange af de resterende emnespecifikke ESRS-standarder, som DSV og DHL-Gruppen bæredygtighedsrapporteringer skal medtage er betinget af deres væsentlighedsvurdering.

DSV fandt 12 emner væsentlige, dette er dog ikke emnerne fra ESRS. DSV fundne emner omhandler flere af de samme emnespecifikke standarder under ESRS. Det er derfor nødvendigt at finde hvilke emner efter ESRS, som DSV 12 emner vil passe med. Efter en vurdering af dette skal DSV bæredygtighedsrapportering indeholde information efter 5 emnespecifikke ESRS-standarder. I DHL-Gruppens væsentlighedsvurdering er der allerede blevet valgt fra emnerne under ESRS, og har fundt DHL-Gruppen 4 emner væsentlige.

De fundne væsentlige emner er:

DSV	DHL-Gruppen
E1: Klimaforandringer	E1: Klimaforandringer
S1: Egen arbejdsstyrke	S1: Egen arbejdsstyrke
S2: Arbejdstagere i værdikæden	S2: Arbejdstagere i værdikæden
G1: God forretningsskik	G1: God forretningsskik
E5: Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi,	-

Figur 1 - Fundne væsentlige emner – Egen fremstilling

DSV og DHL-Gruppen har dermed fået de samme 4 emner væsentlige og DSV har også vurderet emnet E5 som væsentligt, hvilket DHL-Gruppen ikke har. Det er forventeligt at DSV og DHL-Gruppen har fundet næsten de samme emner væsentlige, idet begge er globale transport virksomheder, som efter en korrekt dobbelt væsentlighedsvurdering vil have mange af de samme IRO'er.

ESRS E1 Klimaforandringer er allerede gennemgået, derfor er vil der først blive belyst S1.

S1: Egen arbejdsstyrke.

I DSV's og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapporteringer har de medtaget meget information og mange af de datapunkter om er krævet under ESRS S1: Egen arbejdsstyrke. Både DSV og DHL-Gruppen har meget medtaget information og data som f.eks. kønsfordeling, alder og ulykker.

S1: Egen arbejdsstyrke er det emne med flest oplysningskrav under ESRS. Der er 17 oplysningskrav og 2 oplysningskrav som er vedrørende ESRS 2. DSV og DHL-Gruppen har derfor også mange mangler for at overholder alle oplysningskravene. De har begge mangler som f.eks. antal tilfælde af diskrimination, lønforskellen mellem kønnene og gennemsnitligt antal træningstimer fordelt på køn mm.

ESRS S2: Arbejdstagere i værdikæden, har DSV og DHL-Gruppen også valgt i deres væsentlighedsvurdering. Under dette emner er der 5 oplysningskrav samt 2 oplysningskrav vedrørende ESRS 2. Som tidligere nævnt under andre emner, har DSV og DHL-Gruppen information om deres værdikæden men mangler på dette område. Dette er også tilfældet omkring S2: arbejdstagere i værdikæden.

ESRS G1: God forretningsskik, er det sidste emne som både DSV og DHL-Gruppen har fundet væsentligt. Her er der tilhørende 6 oplysningskrav samt 2 oplysningskrav vedrørende ESRS 2. Under dette emne har både DSV og DHL-Gruppen medtaget de fleste oplysningskrav i deres bæredygtighedsrapportering. Der er dog mangler som f.eks. DSV mangler, som tidligere nævnt, oplysninger om administration-, ledelse- og tilsynsorganer ekspertise og færdigheder.

ESRS E5: Ressourceanvendelse og cirkulær økonomi, har DSV har yderligere fundet væsentligt, og derfor skal der også fremgå information om dette i DSV's bæredygtighedsrapportering. Dette emne er medtaget for DSV, på baggrund af emnet Waste management and recycling, som DSV havde fundet væsentligt, og det er vurderet at E5 bedst dækker det samme område. Under dette emne er der 6 oplysningskrav samt 1 oplysningskrav vedrørende ESRS 2. DSV har informationer med, som at de har en cirkulær tilgang til vores affaldshåndtering, og lavet politikker og opsat mål. Der er også mangler for at DSV overholder alle oplysningskravene under dette emne. Dette er f.eks. at redegøre for potentielle finansielle effekter ved en omlægning af DSV forretningsmodel til at have mindre affald.

Delkonklusion

Både DSV og DHL-Gruppen har for regnskabsåret 2023 lavet bæredygtighedsrapportering. DSV's bæredygtighedsrapportering er hovedsageligt i en separat bæredygtighedsrapport, og kun lidt i deres ledelsesberetning i deres årsrapport, som det skal efter ESRS. DHL-Gruppen har deres bæredygtighedsrapportering i ledelsesberetning i deres årsrapport, og som ekstra lavet en separat bæredygtighedsrapport. Efter ESRS er det centralt at bæredygtighedsrapportering indeholder information om værdikæden, dette har både DSV og DHL-Gruppen med, men stadig med få mangler. Efter ESRS skal der redegøres og beskrives mange forskellige forhold, processer, rollefordeling, interne kontroller og meget mere. Især for DSV har de mange mangler for at være dybdegående nok, og DHL-Gruppen er mere grundige og får flere detaljer med i deres oplysninger. De mange redegørelser og beskrivelser har en stor betydning for at sikre gennemsigtighed og pålideligheden.

DSV og DHL-Gruppen har begge lavet en væsentlighedsvurdering, hvor begge har det dobbelte perspektiv med, men mangler at mere klart at beskrive processerne som er blevet brugt til at vurdere og udvælge væsentlige emner.

En omstillingsplan for modvirkning af klimaændringer har DSV og DHL-Gruppen begge lavet i form af et såkaldt roadmap. Deres roadmap indeholder CO2e reduktionsmål, hvor der er valgt forskellige basisår. Forskellige basisår gør at udviklingen af reduktionsmål ikke er direkte sammenlignelig. Både DSV og DHL-Gruppens valgte basisår fremgår i deres bæredygtighedsrapportering med forskellige værdier grundet fusion og opkøb af andre virksomheder. DHL-Gruppen har redegjort for deres basisår udregning, hvor for DSV denne mangler, hvilket gør at denne ikke har en høj pålidelighed. DHL-Gruppen bruger nettoværdier flere steder i deres bæredygtighedsrapportering, hvilket ikke er tilladt under ESRS, dog fremgår deres bruttoværdier samtidig hvilket gør en direkte sammenligning mulig.

Til at udregne og inddele deres scope 1, 2 og 3 CO2e-udledning og har begge brugt GHG Protocol, selvom dette ikke er et krav efter ESRS. At der i bæredygtighedsrapporteringer kan være forskellige metoder til udregning af CO2e-udledning gør at bæredygtighedsrapporteringen mindre gennemskueligt og mindre sammenlignelig.

Hverken DSV eller DHL-Gruppen har ikke projekter om CO2e-optag, CO2e-lagring eller CO2e-kreditter i deres værdikæde eller i deres egen organisation. Hvilket gør deres mål om net-zero udledning i 2050 mindre troværdige, ikke gennemtænkte og urealistiske.

De har begge givet deres kunder mulighed for at CO2e-kompenserer gennem forskellige service de udbyder, men da dette er uden for deres værdikæde, skal dette ikke medtages.

De emner som DSV og DHL-Gruppen vurderede som væsentlige i deres væsentlighedsvurdering, har de begge medtaget information om i deres bæredygtighedsrapporteringer. Der er dog også her flere mangler for at overholde alle oplysningskravene. Især i oplysningskravene ESRS S1 og S2 er der store mangler, i ESRS G1 har både DSV og DHL-Gruppen derimod det meste med.

Sammenligning af CO2e-udledning

Målet med denne sammenligning af DSV og DHL-Gruppen og deres CO2e-udledning, er at svare på om det er muligt at vurdere ud fra deres bæredygtighedsrapporteringer hvem der mest bæredygtig. Som tidligere skrevet er bæredygtighed holistisk og tredelt, indenfor det sociale, miljømæssige og det økonomiske, ifølge Brundtland kommissionens definition. I denne case bliver der kun sammenlignet i forhold til klimamæssige nærmere i forhold til CO2e-udledning. Denne afgrænsning er valgt grundet kompleksiteten, hvis en sammenligning skulle indeholde alt i bæredygtighedsrapporterne. Dette giver også mulighed for at fokusere og gå i dyden på et område. Netop CO2e-udledning er valgt grundet dette er sammenligneligt data, og på baggrund af vejen til skabelsen af CSRD var igennem EU Green Deal hvor netop CO2e-udledning nedsættelses var i hovedfokus, med målene 55% CO2e-udledning nedsættelses inden 2030, i forhold til 1990, og målet om klimaneutrale i 2050.

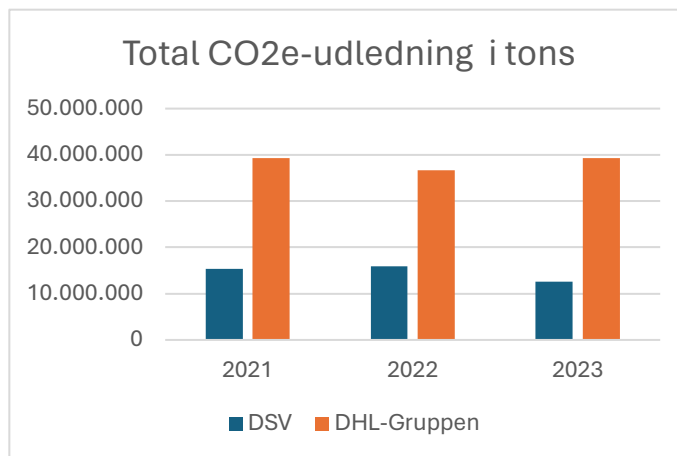
Som nævnt under afsnittet om oplysningskravet E1-6, har DSV og DHL-Gruppen forskelle i deres rapportering af deres CO2e-udledning. Både DSV og DHL-Gruppen har brugt GHG Protocol som metode til udregning af deres CO2e-udledning, og inddelt deres CO2e-udledning i kategorier efter GHG Protocol, dog har DSV medtaget alle deres kategorier og DHL-Gruppen har frasortet dem som er vurderet ikke logistikrelateret. Derfor har DHL-Gruppen har valgt at præsentere deres Logistics-relaterede net udledninger, hvorimod DSV har præsent deres totale CO2e-udledning brutto. Hvis man sammenlignede disse 2 totaler, ville det ikke give et korrekt billede. Derfor er det valgt at udregne DHL-Gruppens CO2e-udledning i brutto og medtage DHL-Gruppens frasorterede kategorier. Det er valgt at en visuel sammenligning i form diagrammer hvor der er muligt og er relevant. Her er der valgt også at medtage tal fra 2021 og 2022, dette er for at give en bedre forståelses af DSV's og DHL-Gruppens udvikling og for modvirke atypiske forekomster i et år. Sammenligningstal er også et krav i ESRS, hvor det netop skal være muligt at ser udviklingen.

Totale CO2e-udledning

DSV og DHL-Gruppens totale brutto CO2e-udledning er:

- DSV totale CO2e-udledning var i 2023 på **12.652.000** tons CO2e, her er medtages alle kategorier og dette er i bruttoværdi.
- DHL-Gruppens totale CO2e-udledning var i 2023 på **39.280.000** tons CO2e, her er medtages alle kategorier og dette er i bruttoværdi.

DHL-Gruppen udledte i 2023 over 3 gange så meget CO2e i forhold til DSV, og forholdet har været omkring det samme de sidste 3 år. Dette giver selvfølgelig god mening da DHL-Gruppen er en meget større virksomhed end DSV, så denne sammenligning kan ikke bruges til at sige noget om hvem der er mest bæredygtig på baggrund af deres totale CO2e-udledning.



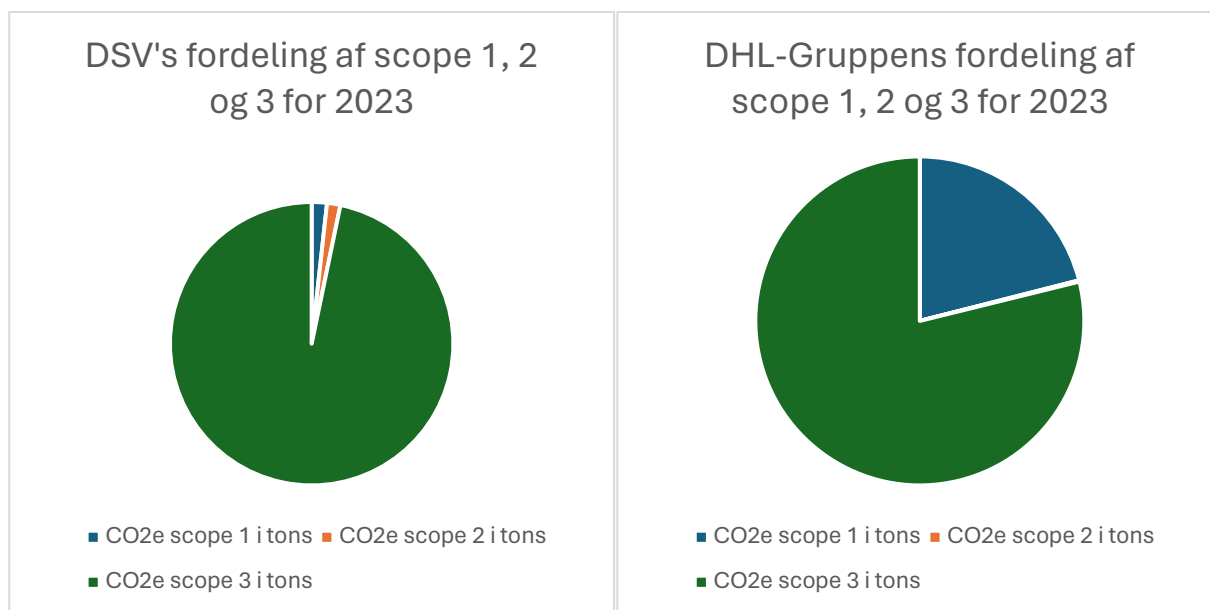
Figur 2- Total CO2-udledning i tons – Egen fremstilling

Fordeling i scope 1, 2 og 3

En interessant sammenligning er at se hvordan DSV og DHL-Gruppens CO2e-udledninger fordeler sig inden for deres scope 1, 2 og 3. Denne fordeling er i procent:

- DSV: 1,7% er scope 1, 1,5% er scope 2 og 96,7% er scope 3
- DHL-Gruppen: 21% scope 1, 0,1% scope 2 og 78,8% scope 3

Over de sidste 3 år har denne fordeling for både DSV og DHL-Gruppen været ret konstant, derfor kun visuelt vist for 2023.



Figur 3 – DSV's og DHL-Gruppens fordeling af scope 1, 2 og 3 for 2023 - Egen fremstilling

Som det fremgår af overstående, kommer klart størstedelen af DSV's og DHL-Gruppens CO2e-udledning fra scope 3, altså indirekte udledninger fra deres værdikæde. DSV og DHL-Gruppen scope 3 udledninger er henholdsvis hele 96,7% og 78,8%. Derfor når DSV omtaler deres dekarbonisering projekter for egne køretøjer eller bygninger vedrører disse kun 3,3% af deres samlede CO2e-udledning. For DHL-Gruppen er dette 21,2% af deres samlede CO2e-udledning. Dermed er der lidt en skævvridning da DSV's scope 3 er 17,9 procentpoint større end DHL-Gruppens, men for både DSV og DHL-Gruppen er scope 3 stadig klart størstedelen. For at nå deres reduktionsmål for deres CO2e-udledning, er det scope 3 udledningen som begge skal lave store ændringer ved.

For den videre sammenligning, selv om DSV var blevet sammenlignet en anden transport virksomhed, end DHL-Gruppen, hvor de havde næsten 0% i scope 3, ville denne sammenligning stadig være relevant. Det er fordi dette ville være en sammenligning af forskellige forretningsmodeller inden for global transport. Hvor en har en forretningsmodel som er baseret på transport gennem egne transportmidler, og den anden forretningsmodel er ligesom DSV hvor næsten alle transport er igennem deres underleverandører.

Udledningsintensiteter i forhold til nettoindtægter

I deres bæredygtighedsrapportering skal der efter ESRS oplysningskrav E1-6 oplyses CO2e-udledningsintensitet baseret på nettoindtægter. Som tidligere beskrevet har hverken DSV eller DHL-Gruppen oplyst dette i deres bæredygtighedsrapportering. For at lave denne udregning skal CO2e i

tons/nettoindtægter, her er valgt at medtage nettoindtægter i mio. kr. hvor DHL-Gruppens nettoindtægter er omregnet til kr. med valutakursen fra slut 2023, denne valutakurs vil blive brugt til at omregne DHL-Gruppens tal til DKK i den videre sammenligning.

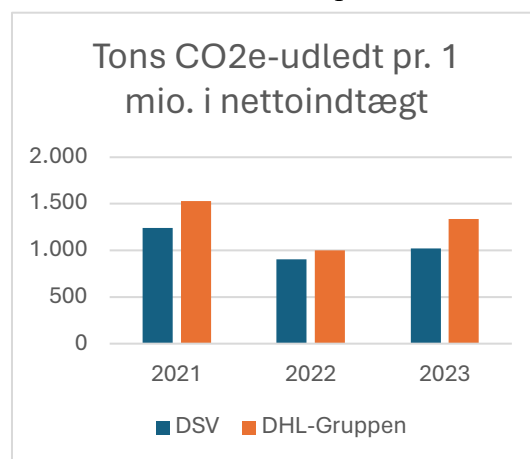
- DSV: 12.652.000 tons CO₂e / 12.407 mio. kr. = **1.020** tons udledt pr. 1 mio. i nettoindtægt
- DHL-Gruppen: 39.280.000 tons CO₂e / 29.331 mio. kr. = **1.339** tons udledt pr. 1 mio. i nettoindtægt

Dermed udledte DHL-Gruppen i 2023 31% mere CO₂e pr. 1 mio. kr. i nettoindtægt i 2023. DHL-Gruppen har i alle de sidste 3 år udledt mere CO₂e pr. 1 mio. kr. end DSV. Ud fra dette er DSV mere bæredygtig når man ser på udledning der kræves for lave et økonomiske resultat.

Det er interessant at netop denne udledningsintensitet er blevet foretrukket i ESRS, der er mange andre mulige udledningsintensiteter man kunne have valgt. En

udledningsintensitet baseret på omsætning i stedet for nettoindtægten, ville være mere relevant som et sammenligningstal. Dette er fordi hovedmålet er så stor CO₂e-reduktion som mulig i EU, for at nå de opsatte reduktionsmål.

Hvis der skulle vælges kun en transportvirksomhed til at transportere alt på det europæiske marked, og der kun var 2 mulige transportvirksomheder og vælge imellem. Den eneste information om dem var deres udledningsintensitet i forhold til nettoindtægten og i forhold til omsætningen, og at dette forhold ikke ville ændre sig, selvom de stod for hele det europæiske marked. Hvis man her valgte transportvirksomheden med laveste CO₂e-udledning i forhold til omsætningen, var man sikker på at udlede mindst muligt CO₂e. Fordi omsætningen nu var lig med hele det europæiske marked, og her var denne virksomhed mest effektivt til at mindske CO₂e-udledning. Derfor ville udledningsintensitet i forhold til omsætningen være et bedre krav under ESRS, for at sammenligne virksomheder og deres udledningsintensitet. Denne udledningsintensitet i forhold til omsætning er udregnet for DSV og DHL-Gruppen.



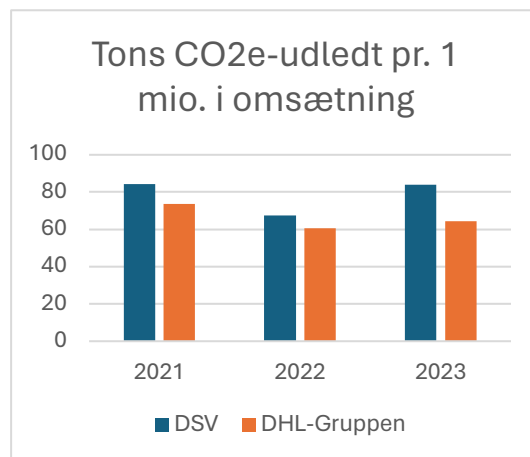
Figur 4- Tons CO₂e-udledt pr. 1 mio. i nettoindtægt - Egen fremstilling

Udledningsintensitet i forhold til omsætning

DSV's og DHL-Gruppens udledningsintensitet i forhold til hvor mange tons CO₂e-udledning pr. 1 mio. kr. i omsætning er her udregnet. DSV og DHL-Gruppens tons CO₂e-udledning pr. 1 mio. kr. i omsætning er for 2023 er:

- DSV: 12.652.000 tons CO₂e / 150.785 mio. kr. = **84** tons udledt pr. 1 mio. i omsætning
- DHL-Gruppen: 39.280.000 tons CO₂e / 609.416 mio. kr. = **64** tons udledt pr. 1 mio. i omsætning

Her viser det sig at DSV udleder 30% mere CO₂e i forhold til deres omsætning end DHL-Gruppen. Dermed DHL-Gruppen er mere effektiv når det kommer til at mindske deres CO₂e-udledning i forhold til at skabe omsætning. Dermed det modsatte billede end for CO₂e-udledning i forhold til nettoomsætning. Derfor på dette område er DSV mere bæredygtig end DHL-Gruppen.



Figur 5 - Tons CO₂e-udledt pr. 1 mio. i omsætning - Egen fremstilling

DSV's og DHL-Gruppens CO₂e-udledningsmål

I en sammenligning af hvem der er mest bæredygtig,

inden for CO₂e-udledning, er det relevant og sammenligne DSV's og DHL-Gruppens mål for CO₂e-reduktion. Som tidligere skrevet har DSV valgt 2019 som basisår, som optræder med forskellige værdier. For DHL-Gruppen er der også forskelle i deres 2021 basisår, samt der er brugt nettoværdier til at udregne hvor tæt de på deres reduktionsmål.

I denne sammenligning var der først blive set på deres reduktionsmål ud fra deres valgte basisår, med deres valgte værdier. Herefter vil dette blive sammenlignet med andre mulige basisår.

Begge har et mål om net-zero CO₂e-udledning 2050 og sat reduktionsmål for 2030. I deres bæredygtighedsrapportering skriver begge at de er i overensstemmelse med Parisaftalen. Dog som tidligere nævnt, skriver DSV at deres reduktionsmål for 2030, er foreneligt med en begrænsning på et godt stykke under de 2 grader, og DHL-Gruppen skriver 1,5 grader, begge mål er indenfor Parisaftalen.

Deres 2030 reduktionsmål og hvor tæt de er på opnåelsen af disse mål i deres bæredygtighedsrapportering for 2023 er som følger:

DSV, basisår 2019	Reduktionsmål i %	Status 2023 i %
Scope 1 og 2	-50%	+1%
Scope 3	-30%	-41,7%
DHL-Gruppen, basisår 2021		
Scope 1 og 2	-42%	+10,4%
Scope 3	-25%	-23,7%

Figur 6 - DSV's og DHL-Gruppens udvikling mod reduktionsmål - Egen fremstilling

Både DSV og DHL-Gruppen er steget i deres scope 1 og 2 udledning. Til gengæld har DSV allerede opnået deres reduktionsmål for scope 3, dette er 7 år før målet. DHL-Gruppen har næsten nået deres scope 3 reduktionsmål, hvor de har reduceret 23,7% og mangler dermed kun 1,3%. For både DSV og DHL-Gruppen har reduktionen for scope 3 klart størst effekt, idet klart størstedelen af deres CO₂e-udledning er i scope 3. Derfor med deres valgte basisår, deres valgte basisårs værdi samt DHL-Gruppens nettoværdier, er det muligt for DSV og DHL-Gruppen og kommunikere at de er godt på vej til at allerede at opnå deres 2030 reduktionsmål.

Ud fra det oplyste i DSV's og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapporteringer fremstår DSV mest bæredygtig i forhold til at reduktionsmål. De har siden 2019 reduceret deres scope 3 med hele 41,7%, og deres scope 3 står for 96,7% af deres CO₂e-udledning.

Men er de valgte basisår repræsentative, og hvordan ville DSV's reduktion være, hvis værdien for udledningen i 2019 var det som bliver brugt som sammenligningssår. I det nedenstående er vist hvad DSV og DHL-Gruppens reduktion til og med 2023 ville være, sammenlignet med andre basisår.

Der er brugt bruttoværdier, og dataene for CO2e-udledningen er hentet fra DSV Extended Factbook ESG-data 2023 og fra DHL-Gruppens 2023 ESG-Statbook. (Talværdierne som er brugt til udregning af procent, fremgår af Bilag 1

Basisår	2019	2020	2021	2022
DSV:				
Scope 1 og 2	179,1%	132,0%	62,6%	-6,3%
Scope 3	37,7%	6,8%	-20,4%	-21,0%
DHL-Gruppen				
Scope 1 og 2	28,2%	22,6%	10,8%	-0,7%
Scope 3	-6,5%	-7,0%	-21,6%	-11,7%

Figur 7 - Udvikling mod reduktionsmål med andre basisår - Egen fremstilling

Som det fremgår af overstående, er valg af basisår meget vigtigt for at nå ens reduktionsmål. Hvis DSV havde brugt værdien for sammenligningsåret for deres CO2e-udledning i 2019, ville de have haft en stigning af i deres scope 3 CO2e-udledning på 37,7%. Modsat reduktionen på 41,7% som er fremvist i DSV 2023 bæredygtighedsrapportering.

Når DHL-Gruppen har skulle vælge basisår, og selv lavet denne udregning er valget af basisåret 2021 et ganske simpelt valg. Med dette valg har DHL-Gruppen en reduceret 21,6% i deres scope 3, modsat en reduktion på 6,5% til 11,7%.

En sammenligning af DSV's og DHL-Gruppens udvikling mod at nå deres reduktionsmål, er betonet med så stor usikkerhed, at der ikke kan siges hvem der er mest bæredygtig på dette område.

Når reduktionsmålene rapporteres inden for CSRD og ESRS-standarderne er dette som et sammenligningsområde ikke stærkt. Der kræves en kort redegørelse for ens valgte basisår er repræsentativt efter ESRS E1, men hvordan vælger virksomheder at fortolke hvad der er repræsentativt. En forbedring på dette ville være et krav i de kommende sektorspecifikke ESRS-standarder om 3 årsgennemsnit som basisår, dette ville give mere troværdig til rapportering om reduktionsmålene.

DSV eller DHL-Gruppen

Målet med denne sammenligning var at svare på hvem der er mest bæredygtig, udelukkende set ud fra CO₂e-udledningsinformation i DSV og DHL-Gruppen bæredygtighedsrapporteringer. Dermed ikke bæredygtig i den holistiske og tredelte forståelses, men kun mest bæredygtig omkring CO₂e-udledningsinformationen.

DHL-Gruppen udledte klart mest CO₂e, men er også en meget større virksomhed. Så denne totale CO₂e-udledning er ikke direkte brugbart i en sammenligning.

Et sammenligningspunkt som ville have været interessant at sammenligne, ville have været DSV og DHL-Gruppens CO₂e-kompensering i form af projekter for CO₂e-optag, CO₂e-lagring og køb af CO₂e-kreditter. Dog havde hverken DSV eller DHL-Gruppen information om dette i deres bæredygtighedsrapporteringer.

Der er i ESRS valgt at der skal medtages udledningsintensitet i forhold til nettoindtægt, hverken DSV eller DHL-Gruppen havde dette med i deres bæredygtighedsrapport. Efter en udregning vidste det sig at DHL-Gruppen udledte 31% mere end DSV i 2023. Hvad kan der konkluderes på baggrund af dette, at DSV er bedre til at skabe et positivt resultat i forhold til at udlede mindst CO₂e i forhold til DHL-Gruppen. Men for at være bæredygtig er dette forhold relevant, det vurderes det til ikke til at være.

Til gengæld vurderes det at en sammenligning af udledningsintensitet i forhold til omsætningen, er relevant. Her var der det modsatte billede, DSV udledte 30% mere i forhold til omsætning end DHL-Gruppen. DHL-Gruppen er dermed mere effektiv til at mindske deres CO₂e-udledning i forhold til deres omsætning end DSV er. Dette er en stærk indikator omkring at være mest bæredygtig. Udover dette blev der set på fordelingen af CO₂e-udledningen i scope 1, 2, og 3. Både DSV og DHL-Gruppen har klart deres største CO₂e-udledning i deres scope 3, med henholdsvis 96,7% og 78,8%. Denne information er brugbar til at se på udviklingen mod CO₂e-reduktionsmål. Dette er grundet fordelingen hvor en reduktion i scope 3 en mere afgørende betydning end reduktion i scope 1 og 2 for den totale udledning.

I DSV's og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapporter har de angivet hvad de har reduceret i deres scope 3. Dette var henholdsvis 41,7% og 23,7%, sammenlignet med deres basisår. Hvilket lyder

meget imponerende, og DSV har allerede nået deres 2030 mål for scope 3, hvilket DHL-Gruppen næsten også har. I en sammenligning med andre basisår var resultatet dog et andet. DHL-Gruppen har valgt det basisår hvor de har den klart største reduktion i deres scope 3. I stedet for de rapporterede 23,7% var mulighederne for de andre basisår 6,5%, 7% eller 11,7%.

For DSV var mulighederne fra en reduktion på 21,0% til en stigning på 37,7%.

Denne store varians gør at en direkte sammenligne, om opnåelsen af reduktionsmål, ikke er muligt. Derfor kan der på dette område ikke konkluderes noget konkret på baggrund af disse udviklinger mod deres reduktionsmål.

En stor mangel i denne sammenligning af basisår, er DSV's redegørelses for deres egen udregning af scope 3 for deres valgte basisår. Når en virksomhed som DSV og DHL-Gruppen opkøber virksomheder, er det optimalt for det retvisende billede at tillægge de tidligere CO₂e-udledninger til DSV og DHL-Gruppen. Ellers ville der være stigninger i CO₂e-udledningen udelukkede på grund af opkøb af virksomheder. Det er dog meget vigtigt for gennemskueligheden og troværdigheden, at der bliver grundigt redegjort for denne efter beregning.

Ud fra den samlede sammenligning af DSV og DHL-Gruppen i forhold til CO₂e-udledning, står DHL-Gruppen stærkere end DSV. Dette er dog betonet med så stor usikkerhed, at det vurderes at der ikke kan konkluderes hvem der er mest bæredygtig i forhold til deres CO₂e-udledning.

Konklusion

Tidligere krav for bæredygtighedsrapportering samt kravene efter ESRS og CSRD's formål

Før CSRD rapporterede virksomhederne om deres samfundsansvar efter NFRD, som blev implementeret årsregnskabsloven § 99a, i 2015. Der var krav om en redegørelses af virksomhedernes samfundsansvar, og deres politikker hertil.

I 2022 vedtog EU CSRD som erstatter NFRD og bygger videre på kravene. EU's formål med CSRD er at bæredygtighedsrapporteringen bliver relevant, pålidelig og sammenlignelig. Dette skal opnås ved at styrke rammerne og standardisere rapporteringen, for at opnå gennemsigtighed og ansvarlighed. Til at opnå dette bliver der indført flere oplysningskrav, dette sker gennem ESRS-standarderne. Der er i alt 12 ESRS-standarderne, som er udviklet af EFRAG. Der er 2 tværgående standarder om generelle krav og generelle oplysninger. De resterende 10 standarder er fordelt indenfor ESG emnerne, hvor der er 5 om miljø og klima, 4 om socialforhold og 1 om god forretningsskik. Der er i alt 1.144 datapunkter og 82 oplysningskrav i ESRS-standarderne, men alle

skal ikke med i bæredygtighedsrapporteringen. Til at vurdere hvilke emner der skal rapporteres om har ESRS indført en dobbelt væsentlighedsvurdering. Her skal virksomhederne vurdere væsentlighed ud fra 2 perspektiver som er påvirkningsvæsentligt og er finansiell væsentlighed. Ud fra disse 2 perspektiver skal virksomheden identificere ens væsentlige IRO'er. De emnespecifikke ESRS'er som passer med virksomheden væsentlige IRO'er skal med i virksomhedens bæredygtighedsrapportering. Dog skal ESRS 2 altid med uanset væsentlighedsvurderingen.

DSV's og DHL-Gruppens mangler for at overholde CSRD og ESRS-standarderne

Til at lave en sammenligning blev DSV og DHL-Gruppen udvalgt. Deres bæredygtighedsrapportering for 2023 blev gennemgået for mangler for at overholde CSRD og ESRS-standarderne. DHL-Gruppen havde den korrekte placering af deres bæredygtighedsrapportering i deres ledelsesberetning i årsrapporten. DSV havde valgt at henvise til en separat bæredygtighedsrapport, for informationen denne henvisning er ikke tilladt efter ESRS. Et centralt rapporteringsområde indenfor ESRS er at der skal rapporteres om ens værdikæde. Her havde både DSV og DHL-Gruppen information med om deres værdikæden, men begge havde mangler for at dette var dybdegående nok, dette var især for DSV. Dette gentog sig mange gange i gennemgangen, DHL-Gruppens bæredygtighedsrapport er grundig og der fremgår flere detaljer i deres oplysninger. Efter ESRS skal deres redegøres og beskrives mange forhold, dette er vigtigt for at sikre gennemsigtighed og pålidelighed.

DSV og DHL-Gruppen har lavet en påkrævet omstillingsplan for modvirkning af klimaændringer. Hvor begge har lavet et roadmap, som der indeholder CO₂e reduktionsmål. Her er der valgt forskellige basisår til at måle udviklingen i CO₂e-udledningen. Udover at dette er en udfordring i en sammenligning, fremgår basisårene med forskellige værdier i både DSV og DHL-Gruppens bæredygtighedsrapporteringer. En grund til dette er opkøb af andre virksomheder, hvor deres udledning er blevet lagt til. DHL-Gruppen udregning af deres basisår fremgår, hvor for DSV denne mangler, hvilket gør at deres basisårs ikke er gennemskuelig og ikke fremstår med en høj pålidelighed. For DHL-Gruppen har de brugt bruttoværdier for deres udledning flere steder, dog fremgår deres CO₂e-udledning også.

Både DSV og DHL-Gruppen har brugt GHG Protocol til at udregne og inddеле deres scope 1, 2 og 3 CO₂e-udledning. I ESRS er der ikke krav bestemt metode, hvilket kan gøre information mindre gennemskuelig og sammenligneligt.

DSV og DHL-Gruppen har et net-zero mål, men ikke oplyst om CO₂e-optag, CO₂e-lagring eller CO₂e-kreditter. Dette gør at deres mål om net-zero udledning i 2050 mindre troværdigt.

Emnerne som blev vurderet væsentlige af DSV og DHL-Gruppen har de begge med, dog med flere mangler for at overholde alle oplysningskravene.

Sammenligning af DSV's og DHL-Gruppens CO₂e-udledning

Det bæredygtighedsområde som blev valgt til sammenligningen, var CO₂e-udledning. Efter CSRD er der mange flere områder som kan sammenlignes, grundet den store mængde information og datapunkter. DHL-Gruppen udleder over 3 gange mere CO₂e end DSV, hvilket kan forklares grundet en meget større størrelse. DSV og DHL-Gruppen udledte klart mest i deres scope 3 med henholdsvis 96,7% og 78,8%. I ESRS er der krav om fremvisning af udledningsintensitet i forhold til nettoindtægt, denne manglede både for DSV eller DHL-Gruppen. Denne udledningsintensitet blev udregnet og DHL-Gruppen udledte 31% mere end DSV i 2023. Dermed er DSV mere effektiv til at skabe et positivt økonomisk resultat, for mindre CO₂e-udledning. Denne udledningsintensitet blev vurderet ikke særlig relevant, og en mere relevant udledningsintensitet blev udregnet. Ved udledningsintensitet, i stedet, i forhold til omsætningen, var resultatet det modsatte. DSV udledte 30% mere end DHL-Gruppen, DHL-Gruppen er mere effektive til at mindske deres CO₂e i forhold til at opnå omsætning.

Udviklingen mod reduktionsmål for 2030, blev sammenlignet, først i forhold til hvad DSV og DHL-Gruppen havde i deres bæredygtighedsrapporteringer. Denne sammenligning havde fokus på udledning i Scope 3, grundet den stod for 96,7% og 78,8%, for DSV og DHL-Gruppen. Efter dette blev der sammenlignet med andre mulige basisår. DSV fremviste en reduktion på 41,7% og DHL-Gruppen en reduktion 23,7% i deres scope 3. Dette gjorde at DSV allerede havde nået deres reduktionsmål for 2030 for scope 3, og DHL-Gruppen manglede kun lidt.

Når der blev valgt andre basisår, var resultatet et andet. For DHL-Gruppen reduktionerne 6,5%, 7% eller 11,7%, mod de rapporterede 23,7% i scope 3. For DSV var udsvingene store, fra en stigning på 37,7% til en reduktion på 21,0%, mod de rapporterede 41,7% i reduktion for scope 3. Denne sammenligning viser hvor vigtigt det valgte basisår kan være, og hvor stor usikkerhed der er omkring reduktionsmål. I ESRS er der et krav om at basisåret skal være repræsentativt, hvilket det ikke var for hverken DSV eller DHL-Gruppen. I ESRS er der ikke lavet en præcis definition af hvad der kan betragtes repræsentativt, hvilket giver mulighed for fortolkning.

I den endelige sammenligning, af DSV og DHL-Gruppen, blev det vurderet at DHL-Gruppen fremstår bedre på flere områder end DSV. Men grundet at flere sammenligningspunkter var betonet med stor usikkerhed, vurderes det at der ikke kan konkluderes hvem der er mest bæredygtig i forhold til deres CO2e-udledning.

Perspektivering

I dette kandidatspeciale er der valgt at sammenligne DSV og DHL-Gruppen bæredygtighedsrapportering, med fokus på CO2e-udledning. En anden måde at sammenligne virksomheders bæredygtighedsrapportering er ESG-rating. Der er et voksende marked for vurderingsfirmaer som laver ESG-vurderinger, og tildeler virksomheder en ESG-rating. Nogle af de største aktører på dette er CDP, MSCI, Sustainalytics, Refinitiv, S&P Global og ISS ESG. Der er forskellige fremgangsmåder som vurderingsfirmaer bruger til at finde virksomheder ESG-rating. Nogle af de mest brugte er vurderingsmetoder gør brug af væsentlighedsperspektivet. Her bliver der set på ens virksomheds eksponering for branchespecifikke væsentlige ESG-risici, og vurderet hvor godt virksomheden håndterer disse risici. Andre vurderingsfirmaer bruger det dobbelte væsentlighedsperspektivet, og vurderer også hvor godt virksomheden håndterer deres påvirkninger. Der er i denne metode fokus på en virksomheds håndtering som der gives en ESG-rating efter. En anden vurderingsmetoder er at rating analytikerne udelukkende basere deres ESG-rating på dataanalyse.

En tredje meget brugt vurderingsmetode er aggregerede vurderinger af ESG-faktorer, hvor der vurderes individuelle faktorer som miljø, eller underliggende faktorer som klimarisici. Her giver vurderingsfirmaer en ESG-rating som en samlet karakter, hvor andre kommer med karakter for hver faktorer.

En af de største vurderingsfirmaer Morningstar Sustainalytics, har vurderet både DSV og DHL-Gruppen. I DHL-Gruppens separate bæredygtighedsrapport har de en side med deres ESG-ratings, her fremgår deres rating fra Morningstar Sustainalytics.

Morningstar Sustainalytics vurderingsmetode er en måling af DSV og DHL-Gruppens eksponering for transportspecifikke væsentlige ESG-risici, og deres håndtering disse risici. Morningstar Sustainalytics kommer med en samlet ESG Risk Rating, hvor der gives lav karakter for lav risici. Risikoniveauet er inddelt i ubetydelig, lav, mellem, høj til alvorligt.

Morningstar Sustainalytics har analyseret DSV i juli 2023 og givet ratingen 11,9 som placerer DSV med lav risiko. DHL Group blevet sidst analyseret i februar 2024 og fik ratingen 13,1 som også er lav risiko. Morningstar Sustainalytics har analyseret 407 transportvirksomheder og DSV har den 5 laveste risiko i denne kategori og DHL-Gruppen den 10 laveste.

EU har d. 5. februar lavet en foreløbig aftale om et forslag til regulering af ESG-rating marked, som EU-rådet og EU-parlamentet senere skal stemme om (EU, n.d.).

Litteraturliste

Andersen, I. (2014) Den skinbarlige virkelighed. Samfundslitteratur

Bæredygtig Udvikling (n.d.) 1987 – Brundtland rapporten. Tilgængelig på:

<https://bu.dk/introduktion/baeredygtig-udviklings-historie/1987-brundtland-rapporten/> (Tilgået 20-04-2024)

Børsen (2023) 14 af landets 24 største virksomheder udledte mere CO2 sidste år. Tilgængelig på:

<https://borsen.dk/nyheder/baeredygtig/klimabelastningen-stiger-blandt-landets-storste> (Tilgået 10-04-2024)

Danmarks Statistik (n.d.) Udledninger af Drivhusgasser. Tilgængelig på:

<https://www.dst.dk/da/Statistik/temaer/klima> (Tilgået 05-04-2024)

Deloitte (2024) Din guide til CSRD og ESRS. Tilgængelig på:

<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/dk/Documents/Din-guide-til-CSRD-og-ESRS-24.pdf>

DHL (2024a) Annual Report 2023. Tilgængelig på:

<https://group.dhl.com/content/dam/deutschepostdhl/en/media-center/investors/documents/annual-reports/DHL-Group-2023-Annual-Report.pdf>

DHL (2024b) 2023 ESG Presentation. Tilgængelig på:

<https://group.dhl.com/content/dam/deutschepostdhl/en/media-center/investors/documents/presentations/2023/DHL-Group-2023-ESG-Presentation.pdf>

DHL (2024c) 2023 ESG Statbook including Disclosure Indexes. Tilgængelig på:

<https://group.dhl.com/en/sustainability/sustainability-roadmap/sustainability-reports.html>

DHL (n.d.) ESG Reporting. Tilgængelig på: <https://group.dhl.com/en/sustainability/sustainability-roadmap/sustainability-reports.html> (Tilgået 20-04-2024)

Dreyer Hansen, A. et al. (2012) Samfundsvidenskabernes videnskabsteori. Gyldendal

DSV (2024a) Sustainability Report 2023. Tilgængelig på:

<https://docs.dsv.com/group/group-compliance/corporate-sustainability-report-2023/>

DSV (2024b) Annual Report 2023. Tilgængelig på: <https://investor.dsv.com/static-files/c35cf00e-26f1-433e-84d6-753b5ea71bbf>

DSV (2024c) Remunerations Report 2023 Tilgængelig på:

<https://docs.dsv.com/group/group-compliance/remuneration-report-2023/>

DSV (2024d) Sustainability Policy. Tilgængelig på:

<https://docs.dsv.com/group/group-compliance/sustainability-policy/>

DSV (2024e) DSV Extended Factbook ESG Data 2023. Tilgængelig på:

<https://www.dsv.com/en/sustainability-esg/our-reporting/esg-data>

DSV (2023a) The EU Emissions Trading System (ETS) will be in effect as of January 2024.

Tilgængelig på: <https://www.dsv.com/en-be/about-dsv/press/news/be/2023/11/eu-emissions-trading-system> (Tilgået dato 10-05-2024)

DSV (2023b) Sustainability Report 2022. Tilgængelig på:

<https://docs.dsv.com/group/group-compliance/corporate-sustainability-report-2022/>

DSV (2022) Sustainability Report 2021. Tilgængelig på:

Tilgængelig på: <https://docs.dsv.com/group/group-compliance/corporate-sustainability-report-2021/>

DSV (2021) Corporate Responsibility Report 2020. Tilgængelig på:

<https://docs.dsv.com/group/group-compliance/corporate-responsibility-report-2020/>

DSV (2020) DSV Panalpina Responsibility Report 2019. Tilgængelig på:

<https://docs.dsv.com/group/group-compliance/responsibility-report-2019/>

EFRAG (2024) Materiality Assessment. Tilgængelig på:

<https://www.efrag.org/Assets/Download?assetUrl=%2Fsites%2Fwebpublishing%2FSiteAssets%2FDraft%2520EFRAG%2520IG%25201%2520MAIG%2520231222.pdf>

EFRAG (2022) EFRAG's Cover Letter on the Cost-benefit analysis of the First Set of draft ESRS.

Tilgængelig på:

<https://www.efrag.org/Assets/Download?assetUrl=%2Fsites%2Fwebpublishing%2FSiteAssets%2F05%2520EFRAGs%2520Cover%2520Letter%2520on%2520the%2520Cost-benefit%2520analysis.pdf>

Erhvervsstyrelsen (n.d. a) Virksomheder omfattet af CSRD. Tilgængelig på:

<https://erhvervsstyrelsen.dk/vejledning-virksomheder-omfattet-af-CSRD> (Tilgået 10-05-2024)

Erhvervsstyrelsen (n.d. b) CSRD - Direktivet for bæredygtighedsrapportering. Tilgængelig på:

<https://erhvervsstyrelsen.dk/formaalet-med-csrd> (Tilgået 27-05-2024)

EU (2023a) supplementing Directive 2013/34/EU of the European Parliament and of the Council as regards sustainability reporting standards. Tilgængelig på:

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL_202302772

EU (2023b) af 31. juli 2023 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2013/34/EU for så vidt angår standarder for bæredygtighedsrapportering. Tilgængelig på:

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL_202302772

EU (2020) Fastlæggelse af en ramme til fremme af bæredygtige investeringer og om ændring af forordning. Tilgængelig på: [https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020R0852&from=EN#d1e1373-13-1)

[content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020R0852&from=EN#d1e1373-13-1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/HTML/?uri=CELEX:32020R0852&from=EN#d1e1373-13-1)

EU (2008) Statistical classification of economic activities in the European Community. Tilgængelig på: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5902521/KS-RA-07-015-EN.PDF>

EU (n.d.) ESG rating activities. Tilgængelig på: https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/esg-rating-activities_en
(Tilgået 25-05-2024)

EY (2024) Indsigt i bæredygtighedsrapportering for danske ikke-finansielle virksomheder. Tilgængelig på: <https://online.flippingbook.com/view/109724588/2/>

FN (2015) The Paris Agreement. Tilgængelig på: <https://www.un.org/en/climatechange/paris-agreement> (Tilgået 20-05-2024)

GHGProtocol (2024a) Global Warming Potential Values. Tilgængelig på: https://ghgprotocol.org/sites/default/files/Global-Warming-Potential-Values%20%28Feb%2016%202016%29_0.pdf (Tilgået 17-05-2024)

GHGProtocol (2024b). About Us. Tilgængelig på: <https://ghgprotocol.org/about-us> (Tilgået 17-05-2024)

GRI (2024) Our mission and history. Tilgængelig på: <https://www.globalreporting.org/about-gri/mission-history/> (Tilgået 21-04-2024)

Investing (n.d.) EUR/DKK Historical Data <https://www.investing.com/currencies/eur-dkk-historical-data> (Tilgået 10-04-2024)

ISO (n.d.). About ISO. Tilgængelig på: <https://www.iso.org/about-us.html> (Tilgået 07-04-2024)

ISO (2018) Greenhouse gases. Tilgængelig på: <https://www.iso.org/standard/66453.html>

KPMG (2022) Big shifts, small steps. Tilgængelig på:

<https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/xx/pdf/2022/10/ssr-executive-summary-small-steps-big-shifts.pdf> (Tilgået 19-05-2024)

(Lov nr. 1403, 2008) Lov om ændring af årsregnskabsloven. Tilgængelig på:

<https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2008/1403>

PlanA (2024) What is the Greenhouse Gas (GHG) Protocol. Tilgængelig på:

<https://plana.earth/glossary/greenhouse-gas-ghg-protocol> (Tilgået 25-05-2024)

PWC (2024) Implementering af CSRD i årsregnskabsloven. Tilgængelig på:

<https://www.pwc.dk/da/artikler/2024/02/implementering-af-csrd-i-aarsregnskabsloven.html> (Tilgået 10-05-2024)

TCFD (2024) About. Tilgængelig på: <https://www.fsb-tcfd.org/about/> (Tilgået 10-05-2024)

(Verdensmaalene, n.d. a). Hvad er bæredygtighed? Tilgængelig på:

https://www.verdensmaalene.dk/sites/default/files/hvad_er_baredygtighed_dac.pdf (Tilgået 09-05-2024)

(Verdensmaalene, n.d. b). Hvad er FN's Verdensmål for Bæredygtig Udvikling? Tilgængelig på

<https://www.verdensmaalene.dk/fakta/verdensmaalene> (Tilgået 09-05-2024)

Bilag 1

Udledning	2019	2020	2021	2022	2023
DSV:					
Scope 1 og 2	148.000	178.000	254.000	441.000	413.000
Scope 3	8.887.000	11.465.000	15.373.000	15.489.000	12.239.000
DHL-Gruppen					
Scope 1 og 2	6.480.000	6.780.000	7.500.000	8.370.000	8.310.000
Scope 3	26.720.000	26.860.000	31.860.000	28.270.000	24.970.000

Figur 8 Værdier for basisår - Egen fremstilling

Oversigt over DSV og DHL-Gruppens brutto CO₂e-udledninger for scope 1 og 2 samt for scope 3. Disse værdier er brugt til at udregne DSV og DHL-Gruppens udvikling mod deres reduktionsmål med andre basisår. Procentsatserne fremgår af figur 7 på side 65.

Data hentet fra DSV Extended Factbook ESG-data 2023 (DSV, 2024e) og fra DHL-Gruppens 2023 ESG-Statbook (DHL, 2024c).