



ESG-RAPPORT 2025

Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse

Grundlag for udarbejdelse	3
Forord	4
Marked og kunder / Produkt og ydelser	5
E – Environment (miljø)	
Kundebaserede affaldsstrømme (kontekst)	6
Dokumentation for kunders affald (behandlingsveje)	7
Supplerende tredjepartsdokumentation (fraktioner)	8
Hovedresultater (GHG)	9
Opsummering af beregnet CO ₂ e-udledning	10
Hvor kommer NFIRs klimaaftryk fra?	11
Detaljeret analyse: Transport	12
Analyse: Indkøb (Scope 3)	13
Energiforbrug og energikilder	14
Overblik: Hoved- og underkategorier	15
Scope 3 (kategorier)	16
Hot spot/største CO ₂ e-udledning	18
Vand	19
Datagrundlag, afgrænsning og forbehold	20
Biodiversitet og natur	21
S – Social (medarbejdere, arbejdsmiljø og lokalsamfund)	
Diversitet og rekruttering	23
Ansættelsesforhold, dialog og udvikling	24
Arbejdsmiljø: APV, ulykkesforebyggelse og læring	25
Oplæring, kompetencer og lærlinge	26
Bidrag til lokalsamfundet	26
G – Governance (ledelse, politikker, compliance, data og ansvarlig drift)	
Politikker, adfærd og personalehåndbog	27
Arbejdsmiljø – lovpligtige processer og opfølgning	27
Databeskyttelse (GDPR) og informationssikkerhed	28
Intern kommunikation	28
Brancheorganisationer og efterlevelse	28
Kundehåndtering	29
Myndighedstilsyn og driftskontrol	29
Forbedringspunkter (2026)	29
Konklusion	30
Kildefortegnelse	31

**NORDJYSK
FORRETNINGS OG INDUSTRI
RENOVATION**

Grundlag for udarbejdelse

Nordjysk Forretnings- og Industri Renovation	Mandøvej 1, 9800 Hjørring
CVR-nr.	44920468
Antal medarbejdere i 2025	32
Lejet areal	329 m ²
Branchekode	494100 - vejtransport

Grundlag for udarbejdelse

Denne ESG-rapport er udarbejdet med udgangspunkt i Basismodulet i den frivillige SMV-standard. Formålet med rapporten er at give et samlet og praktisk overblik over Nordjysk Forretnings- og Industri Renovations væsentligste forhold inden for miljø (E), sociale forhold (S) og ledelse (G).

Rapporten er udarbejdet i en periode, hvor NFIR er i gang med et generationsskifte. Det betyder, at Carl Lauritzen løbende overdrager ledelsen til sin søn Anders Faldborg Lauritzen med forventet fuld overdragelse i løbet af 2026.

De kvantitative miljøtal (E) i rapporten er opgjort på baggrund af data, som NFIR har leveret, og som efterfølgende er beregnet i Klimakompasset. Tallene bygger dermed på virksomhedens tilgængelige registreringer og de forudsætninger og emissionsfaktorer, som anvendes i Klimakompasset.

Afsnittene om miljø (E) og ledelse (G) er udarbejdet på baggrund af en samtale med Anders Faldborg Lauritzen og Morten Dissing Sørensen, hvor eksisterende praksis, arbejdsgange og fokusområder er gennemgået og beskrevet.

Baseline er 2025.

Forord

Nordjysk Forretnings- & Industri Renovation (NFIR) lever af affaldshåndtering og –transport for vores kunder. Det er en praktisk opgave, der kræver driftssikkerhed, fleksibilitet og ansvarlighed. Men det er også en opgave, der i stigende grad bliver mødt af forventninger om dokumentation, transparens og et tydeligt ansvar for både miljø, mennesker og ordentlig forretningsførelse.

Med denne ESG-rapport for 2025 tager vi et samlet skridt i den retning. Rapporten giver et overblik over vores væsentligste forhold inden for miljø (E), sociale forhold (S) og ledelse (G) og skaber et fælles udgangspunkt for at følge udviklingen og arbejde mere systematisk med forbedringer de kommende år.

På miljøområdet viser opgørelsen tydeligt, at vores klimaaftryk især hænger sammen med transport og brændstofforbrug. Det er ikke overraskende i en virksomhed som vores – men det gør det tydeligt, hvor vi **skal** sætte ind, hvis vi vil flytte noget: bedre data og styring, mere effektiv planlægning, reduktion af tomgang, løbende effektivisering og en gradvis vurdering af nye løsninger, når det er driftsmæssigt realistisk.

Rapporten beskriver også vores rolle i værdikæden: Vi håndterer store mængder affald og materialestrømme på vegne af vores kunder.

Som medejer af Miljølogistik – en sammenslutning af mindre vognmænd, der har slået sig sammen for at kunne tilbyde affaldsafhentning i hele landet – er NFIR en del af et stærkt netværk, der giver os og vores kunder en reel landsdækkende kapacitet. De mængder vi håndterer er i udgangspunktet ikke en del af NFIRs eget klimaaftryk – men de er vigtige som dokumentation for den service vi leverer, og for den effekt vi er med til at skabe gennem korrekt sortering og behandling.

Samtidig er det vigtigt for mig, at ESG ikke bliver noget, der kun handler om tal. Det handler også om hverdagen: et sikkert arbejdsmiljø, ordentlig omgangstone, tydelige rammer og ansvarlige arbejds gange – og at vi i en branche med stor regulering arbejder professionelt med compliance og kvalitet.

Rapporten er udarbejdet i en periode, hvor NFIR er i gang med et generationsskifte. Det giver ekstra mening at få samlet viden, praksis og retning – så vi står stærkt, både i driften og i udviklingen af virksomheden.

Tak til medarbejdere og samarbejdspartnere, der bidrager til, at vi kan levere stabil drift og god service hver dag – og tak til dem, der har bidraget til data og indhold i rapporten.

Med venlig hilsen

Anders Faldborg Lauritzen Direktør, Nordjysk Forretnings- & Industri Renovation



Marked og kunder

Nordjysk Forretnings- & Industri Renovation (NFIR) opererer på markedet for indsamling, transport og håndtering af erhvervsaffald i Region Nordjylland. Virksomhedens primære kundesegment er virksomheder, der har behov for en stabil og fleksibel løsning til løbende afhentning af affald og materialer til genanvendelse – samt hjælp til at leve op til krav og forventninger om øget sortering og dokumentation.

Produkt og ydelser

NFIR leverer totalløsninger som giver værdi for kunden, hvor NFIR kan håndtere alle affaldstyper (fraktioner) og tilpasse løsningen til kundens drift og behov. Det omfatter blandt andet afhentning og håndtering af fx emballageaffald (pap, papir, plast, metal og glas) samt organisk affald, med fokus på at understøtte større genanvendelse.

Sortering, dokumentation og rådgivning

Som en del af ydelsen hjælper NFIR kunderne med affaldssortering, herunder vejledning og praktisk opsætning af løsninger, der gør det lettere at sortere korrekt. NFIR beskriver også, at virksomheder skal kunne dokumentere udsortering til genanvendelse, og at dokumentation kan opnås via aftale om afhentning og håndtering gennem en registreret aktør.

Kapacitet og leverance

Leverancen understøttes af virksomhedens maskin- og vognpark, som gør det muligt at løse forskellige opgaver inden for afhentning og transport, samt et fokus på kvalitet og service i den daglige drift.

Kundebaserede affaldsstrømme til forbrænding og genanvendelse

Affald indsamlet hos kunder til forbrænding og genanvendelse

Som en del af Nordjysk Forretnings & Industris daglige drift og serviceopgaver håndterer NFIR store mængder affald på vegne af sine kunder. Affaldet omfatter bl.a. organisk affald, have- og parkaffald, bygge- og anlægsaffald, træ, plast, PVC, elektronikaffald samt øvrige fraktioner. Affaldet sendes videre til forbrænding eller genanvendelse via godkendte modtageanlæg og samarbejdspartnere.

De registrerede mængder viser, at der i 2025 er håndteret betydelige affaldsvolumener for kunderne, fordelt på flere afhentninger og leverancer i løbet af året. For hver kunde kan affaldsstrømmene samles på tværs af året og giver dermed et samlet billede af de mængder, der er indsamlet, transporteret og afleveret til korrekt behandling – enten til genanvendelse eller energiudnyttelse.

Affaldsmængderne vedrører udelukkende kundernes drift og indgår derfor ikke i NFIR's eget ESG-regnskab. De beskriver ikke virksomhedens eget ressourceforbrug eller affaldsgenerering, men dokumenterer NFIR's rolle som operativ samarbejdspartner inden for affaldshåndtering, logistik og miljømæssigt ansvarlig behandling på vegne af kunderne.

Gennem samarbejdet med godkendte modtageanlæg og affaldsbehandlere sikrer NFIR, at affald sorteres, registreres og håndteres i overensstemmelse med gældende lovgivning og miljøkrav. Dermed understøtter NFIR kundernes arbejde med bæredygtighed, ressourceudnyttelse og reduktion af miljøpåvirkning – uden at disse affaldsmængder indgår som en del af virksomhedens eget ESG-aftryk.



Dokumentation for mængder og behandlingsveje for kunders affald (2025)

NFIR modtager og opbevarer registreringer og opgørelser fra samarbejdspartnere og behandlingsanlæg som dokumentation for de affaldsmængder, der håndteres i forbindelse med kundeopgaver. Opgørelserne nedenfor vedrører dermed kundernes affaldsstrømme (ikke NFIRs egne interne affaldsmængder) og anvendes som supplerende dokumentation for fraktioner, mængder og behandlings-/genanvendelsesveje.

Ragn-Sells – organisk affald

I 2025 blev der registreret 2.833,9 kg organisk affald, hvoraf 244,6 kg blev sorteret, svarende til en sorteringsgrad på 8,63 %. Alt affald fra Ragn-Sells bliver genanvendt.

Ragn-Sells – pap/papir

I 2025 blev der registreret ca 3.800 kg pap og papir – alt bliver genanvendt.

Ragn-Sells – plast

I 2025 blev der registreret 5.676,47 kg plast i form af LDPE folie, plastcontainere, PP, HDPV mv. Alt bliver genanvendt.

Nordværk – afleveret affald til behandling

I 2025 blev der samlet afleveret 6.962.080 kg fordelt på flere fraktioner, herunder primært brændbart affald, men også haveaffald, bioaske, elektronikaffald samt mineralsk og asbestholdigt affald. Den samlede behandlingsomkostning udgjorde 4.124.488,78 kr. Al affald til Nordværk bruges til energiudvinding (varme).

Gemidan Frederikshavn – organisk kategori 3

I 2025 blev der registreret 1.124.495 kg organisk erhvervsaffald. Derudover fremgår det, at registreringer for udvalgte perioder udgør ca. 791 ton og omfatter primært organisk affald samt kød- og fiskeaffald (ISCC).

Stena Recycling – papir/pap, jern, plast og farligt affald

Stena Recycling har for 2025 opgjort modtagne mængder: papir og pap ca. 120.930 kg, jern ca. 17.226 kg, plast ca. 430 kg samt farligt affald ca. 826 kg (opgjort i kg). Eventuelle minusposter er modregnet, og fraktioner uden nettomængde fremgår som 0 kg.

Genplast – plast til materialegenanvendelse

Genplast har oplyst, at NFIRs leverancer på 9,72 ton plast i 2025 svarer til en estimeret CO₂-effekt på ca. 25 ton CO₂e (beregnet af Genplast). Oplysningen anvendes som supplerende dokumentation.

HJ Hansen – metalholdige fraktioner til genanvendelse

I 2025 blev der afsat i alt 27 ton metalholdige fraktioner (primært jernskrot, køleskabe mv) til materialegenanvendelse via HJ Hansen.

Plastinfo ApS – PEHD-piller

Plastinfo ApS har i en opgørelse for 2025 bekræftet modtagelse af 65 ton PEHD-piller fra NFIR.

Frederikshavn Affald A/S – leverancer til behandling (til forbrænding og energiudvinding)

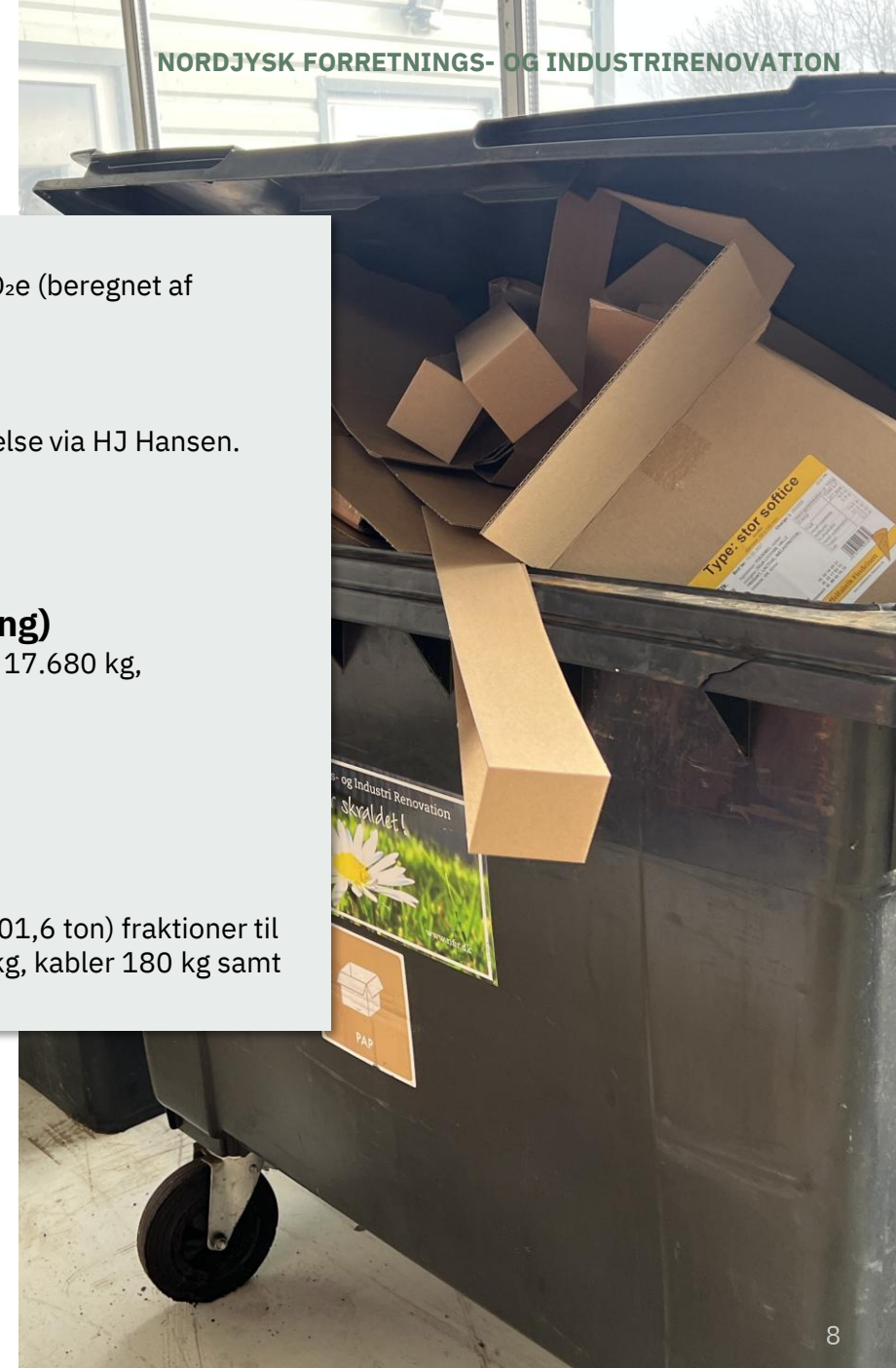
Frederikshavn Affald A/S har for 2025 opgjort modtagelse af: Industriaffald 1.758.120 kg, Industriaffald – svigtelæs 17.680 kg, Industriaffald til neddeling 1.780 kg samt Deponeringsaffald – omlastning 29.960 kg.

Aage Vestergaard Larsen A/S – PP

Aage Vestergaard Larsen A/S har i en opgørelse for 2025 bekræftet modtagelse af 1.960 kg (1,96 ton) PP fra NFIR.

Aalborg Recycling ApS – kundemængdestatistik

Aalborg Recycling ApS har i en kundemængdestatistik for 2025 opgjort, at NFIR samlet har afleveret 101.595 kg (101,6 ton) fraktioner til behandling, herunder bl.a. aluminium 1.260 kg, jern/skrot (EAK 17.04.05) 95.795 kg, kompleks/skillemetal 3.980 kg, kabler 180 kg samt rest-/affaldsfraktion 380 kg.



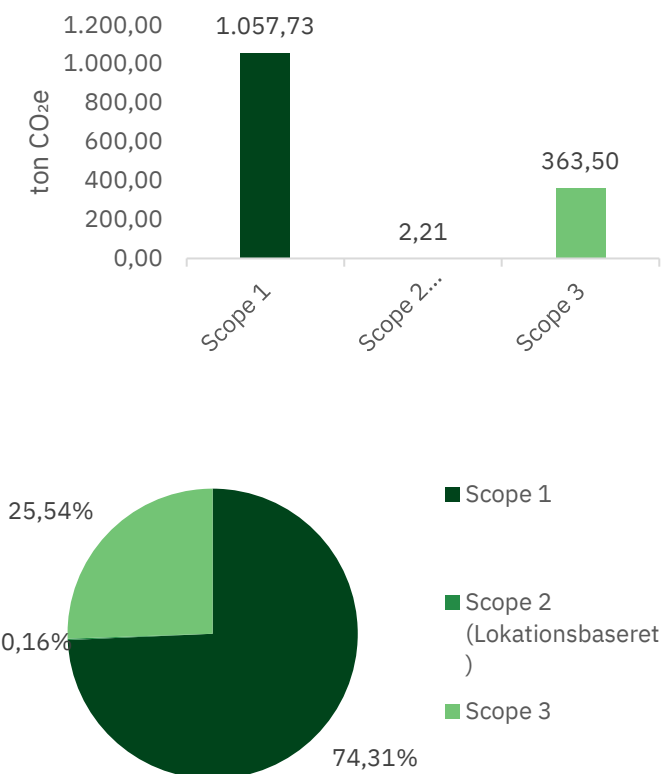
Hovedresultater (GHG)

Nfirs samlede CO₂e-udledning er angivet i tabel 1. CO₂e-udledningen er angivet i ton CO₂-ækvivalenter, og tabellen viser udledningen fordelt på scope 1, 2 og 3 jf. GHG-protokollen. Udledningen udenfor scopes medregnes ikke jf. GHG-protokollen og indgår derfor ikke i totalen.

Tabel 1: Oversigt over virksomhedens samlede CO ₂ e-udledninger		
Scope	Ton CO ₂ e	Andel af udledning
Scope 1	1.057,73	74,31%
Scope 2 (Lokationsbaseret)	2,21	0,16%
Scope 3	363,50	25,54%
Total (Lokationsbaseret)	1.423,44	100,00%
Total (Markedsbaseret)	1.437,91	100,00%

Nøgletalsberegninger (Lokationsbaseret)	Ton CO ₂ e
CO ₂ e pr. ansat	44,48
CO ₂ e pr. m ²	4,33

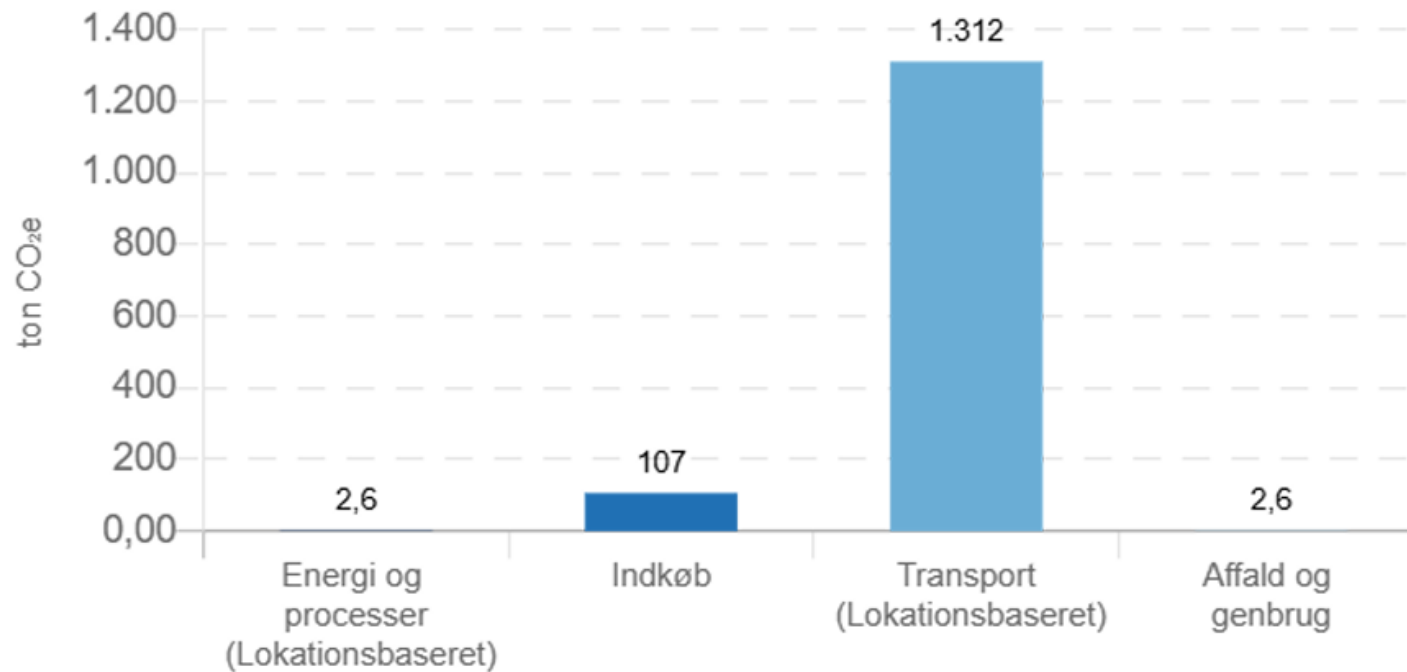
Nedenstående figurer viser grafiske fremstillinger af virksomhedens beregnede CO₂e-udledning. Figur 1 angiver virksomhedens absolutte udledning i ton CO₂-ækvivalenter fordelt på scope 1, 2, og 3. Figur 2 viser den procentuelle fordeling af CO₂e-udledningen fordelt på scope 1, 2 og 3.



Opsummering af virksomhedens beregnede CO₂e-udledning

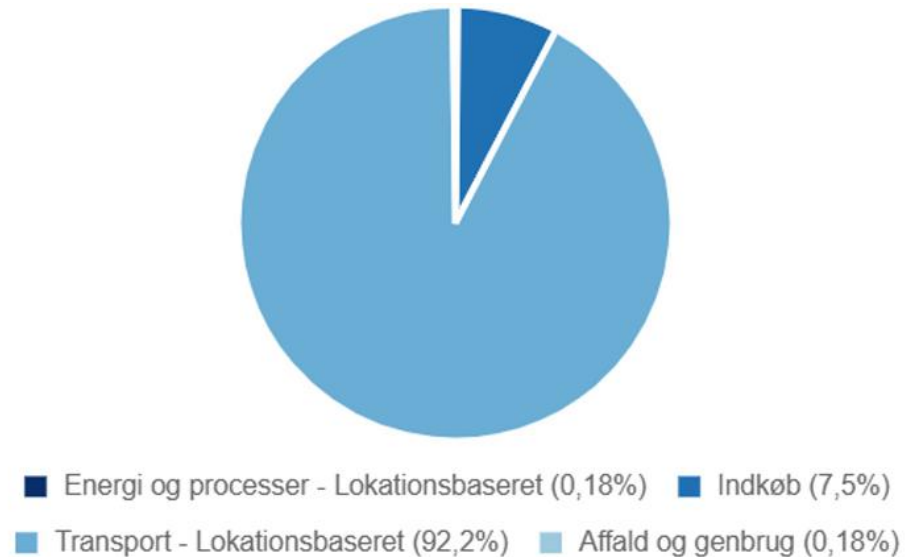
Nedenstående figurer opsummerer Nfirs beregnede CO₂e-udledning. Figur 1 angiver virksomhedens absolutte CO₂e-udledning i ton CO₂e-ækvivalenter fordelt på hovedkategorier. Figur 2 viser den procentuelle fordeling af CO₂e-udledningen fordelt på hovedkategorier

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



Hvor kommer NFIRs klimaaftryk fra?

Figur 2: Procentfordeling af CO₂e-udledning (scope 1+2+3) fordelt på hovedkategorier



Figur 1 og 2 viser, at NFIRs samlede CO₂e-udledning i 2025 udgør ca. 1.423 ton CO₂e, og at udledningen i meget høj grad er knyttet til virksomhedens transportaktiviteter.

Transport udgør med ca. 1.312 ton CO₂e hele 92 % af den samlede udledning. Det afspejler, at NFIR er en transport- og renovationsvirksomhed, hvor den primære aktivitet består i indsamling og kørsel af affald. Udledningen stammer hovedsageligt fra forbrug af diesel til lastbiler og øvrige køretøjer og er derfor klassificeret som direkte udledning (scope 1).

Indkøb udgør ca. 107 ton CO₂e svarende til 7,5 % af den samlede udledning. Denne post dækker blandt andet over indkøb af materiel, udstyr og andre varer, der anvendes i driften, og er klassificeret som indirekte udledning i værdikæden (scope 3).

Energi og processer samt affald og genbrug udgør hver især under 1 % af den samlede udledning. Elforbruget i bygninger og den interne affaldshåndtering har således en relativt begrænset klimamæssig betydning sammenlignet med transporten.

Samlet set viser analysen tydeligt, at NFIRs væsentligste klimamæssige påvirkning ligger i transportaktiviteterne. Eventuelle reduktioner i virksomhedens samlede CO₂e-udledning vil derfor primært skulle findes gennem tiltag relateret til kørselsmønstre, brændstoftyper, energieffektivisering af vognparken samt eventuel omstilling til alternative drivmidler.

Detaljeret analyse af transportrelateret CO₂e-udledning

Transport (Lokationsbaseret)	1.057,73	0,00	254,00	1.311,73
Egne og leasede transportmidler	1.057,73	0,00	253,58	1.311,31
Egne og leasede transportmidler	1.057,73	0,00	253,58	1.311,31
Varetransport til virksomhed	0,00	0,00	0,42	0,42

OVERSIGT OVER UDLEDNINGEN I TON CO₂-E FORDELT PÅ POSTER

Beskrivelse	Placering	Scope 1 + 2 + 3 udledning (ton CO ₂ e)	(%) del af udledning for Scope 1 + 2 + 3
Truckdiesel	Transport > Egne og leasede transportmidler > Egne og leasede transportmidler	1.298,29	0,00%

Transport udgør den klart største del af NFIRs samlede CO₂e-udledning og beløber sig i 2025 til 1.311,73 ton CO₂e. Udledningen stammer næsten udelukkende fra egne og leasede transportmidler, hvilket understreger, at virksomhedens klimaaftryk i altovervejende grad er direkte knyttet til den daglige drift af vognparken.

Af den samlede transportudledning kan 1.298,29 ton CO₂e henføres til truckdiesel, hvilket betyder, at brændstofforbruget alene står for langt størstedelen af virksomhedens samlede klimabelastning. Dette viser tydeligt, at NFIRs væsentligste klimamæssige påvirkning ligger i forbruget af fossilt brændstof til tung transport.

Derudover ses en mindre post vedrørende varetransport til NFIR, som kun udgør en marginal andel af den samlede transportudledning. Dette bekræfter, at det primært er den operative affaldsindsamling og -transport, der driver klimaregnskabet.

Analysen dokumenterer dermed, at eventuelle reduktioner i NFIRs samlede CO₂e-udledning først og fremmest skal findes gennem tiltag relateret til brændstofforbrug, energieffektivisering af køretøjer, optimering af kørselsmønstre samt en gradvis omstilling til alternative drivmidler. Transportområdet er således det klart væsentligste indsatsområde i virksomhedens klima- og reduktionsstrategi.

Analyse af udledning fra indkøb (Scope 3)

Primære indkøb af råvarer til produktion	106,57	7,49%
--	--------	-------

	Scope 1	Scope 2 (lokationsbaseret)	Scope 3	Scope 1, 2 og 3 udledning
Affaldsspande	0,00	0,00	32,68	32,68
24 m ³ + 18m ³	0,00	0,00	24,20	24,20
Midi containere	0,00	0,00	14,66	14,66
Plastcontainere	0,00	0,00	11,50	11,50
Dæk	0,00	0,00	5,64	5,64
AdBlue	0,00	0,00	5,30	5,30
Adblue	0,00	0,00	5,29	5,29
Sprinklervæske	0,00	0,00	2,48	2,48
Arbejdstøj	0,00	0,00	2,32	2,32
	0,00	0,00	104,07	104,07



NFIRs samlede udledning fra indkøb udgør 106,57 ton CO₂e svarende til 7,49 % af virksomhedens samlede udledning (scope 1+2+3). Hele denne post er placeret i Scope 3, hvilket betyder, at udledningen stammer fra værdikæden og ikke fra virksomhedens direkte drift.

Udledningen vedrører primært indkøb af materialer og driftsrelaterede produkter, som understøtter transport- og indsamlingsaktiviteterne. De største bidrag kommer fra:

- Affaldsspande (32,68 ton CO₂e)
- 24 m³ og 18 m³ containere (24,20 ton CO₂e)
- Midi containere (14,66 ton CO₂e)
- Plastcontainere (11,50 ton CO₂e)

Derudover bidrager dæk, AdBlue, sprinklervæske og arbejdstøj i mindre omfang til den samlede indkøbsrelaterede udledning.

Det bemærkes, at indkøbsposten i høj grad består af investeringer i materiel med lang levetid, særligt containere. Udledningen er derfor knyttet til fremstillingen af disse produkter og ikke til deres brug i den daglige drift.

Selvom indkøb kun udgør en mindre andel sammenlignet med transport, repræsenterer posten et relevant indsatsområde i forhold til leverandørvalg, materialetyper, levetidsforlængelse og genbrug af udstyr.

Analysen viser dog tydeligt, at virksomhedens klimaaftryk fortsat er domineret af transportaktiviteter, mens indkøb spiller en sekundær, men ikke ubetydelig rolle.

Energiforbrug og energikilder (lokationsbaseret opgørelse)

Energiforbrug (Lokationsbaseret)	Vedvarende	Ikke vedvarende	Total	Enhed
Elektricitet	27,78	5,27	33,05	MWh
Brændsler	247,97	3.901,17	4.149,13	MWh
Total	275,74	3.906,44	4.182,18	MWh

Energiforbrug fordelt på kilder (Lokationsbaseret)	Resultat	Enhed	Andel
Energiforbrug: Fossile kilder	3.904,35 MWh		93,36%
Energiforbrug: Nukleare kilder	2,09 MWh		0,05%
Energiforbrug: Vedvarende kilder	275,74 MWh		6,59%
Samlet energiforbrug	4.182,18 MWh		100,00%



NFIRs samlede energiforbrug i 2025 udgør 4.182,18 MWh opgjort efter den lokationsbaserede metode. Energiforbruget består primært af brændsler til transport, som alene udgør 4.149,13 MWh, mens elforbruget udgør 33,05 MWh.

Energiforbruget er i overvejende grad baseret på fossile energikilder. I alt 3.904,35 MWh – svarende til 93,36 % af det samlede energiforbrug – stammer fra fossile kilder. Vedvarende energi udgør 275,74 MWh eller 6,59 %, mens nukleare kilder udgør en meget begrænset andel på 0,05 %.

Den høje andel af fossile energikilder hænger direkte sammen med virksomhedens kerneaktivitet som transport- og renovationsvirksomhed, hvor dieseldrevne køretøjer fortsat udgør hovedparten af flåden.

Elforbruget til bygninger og administration udgør kun en marginal del af det samlede energiforbrug og påvirker derfor den samlede energisammensætning i begrænset omfang.

Analysen understreger, at en reduktion af virksomhedens klimaaftryk primært vil skulle ske gennem omstilling af transportflåden, brændstoftyper og kørselsoptimering, da det er her energiforbruget – og dermed udledningen – er koncentreret.

Overblik over CO₂e-udledning fordelt på hoved- og underkategorier

Oversigt over CO ₂ e-udledningen fordelt på hoved- og underkategorier			
Hovedkategori	Udledning i ton CO ₂ e (scope 1+2+3)	Andel af udledning (scope 1+2+3)	Udledning i ton CO ₂ e (udenfor scopes)
Energi og processer (Lokationsbaseret)	2,55	0,18%	3,06
Elektricitet	2,55	0,18%	3,06
Forbrug af elektricitet	2,55	0,18%	3,06
Indkøb	106,57	7,49%	0,00
Primære indkøb af råvarer til produktion	106,57	7,49%	0,00
Materialer (primære indkøb)	5,29	0,37%	0,00
Fysiske enheder med egne emissionsfaktorer	5,29	0,37%	0,00
Produkter og services (primære indkøb)	101,28	7,12%	0,00
Indkøb af produkter i fysiske enheder	1,51	0,11%	0,00
Indkøb af produkter i monetære enheder (beløb i DKK)	49,66	3,49%	0,00
Fysiske enheder med egne emissionsfaktorer	50,11	3,52%	0,00
Transport (Lokationsbaseret)	1.311,73	92,15%	59,31
Egne og leasede transportmidler	1.311,31	92,12%	59,29
Egne og leasede transportmidler	1.311,31	92,12%	59,29
Varetransport til virksomhed	0,42	0,03%	0,02
Varetransport i fysiske enheder	0,42	0,03%	0,02
Affald og genbrug	2,58	0,18%	-0,98
Affald	2,58	0,18%	-0,98
Affald	0,10	0,01%	-0,98
Affald med egne emissionsfaktorer	2,48	0,17%	0,00
Total (Lokationsbaseret)	1.423,44	100,00%	61,39
Total (Markedsbaseret)	1.437,91	100,00%	58,72

Tabellen viser, hvordan NFIRs samlede klimaaftryk fordeler sig på de vigtigste aktivitetsområder. Den samlede udledning udgør 1.423,44 ton CO₂e (lokationsbaseret) og 1.437,91 ton CO₂e (markedsbaseret). Forskellen mellem de to opgørelsesmetoder skyldes, hvordan elforbruget beregnes (gennemsnitlig el-mix vs. el-leverandør/kontrakt).

Det fremgår tydeligt, at transport er den helt dominerende udledningskilde. Transport udgør 1.311,73 ton CO₂e, svarende til 92,15 % af den samlede udledning. Det hænger sammen med, at NFIRs kerneopgave er indsamling og transport af industriaffald, hvor der anvendes egne og leasede køretøjer.

Indkøb er den næststørste kategori med 106,57 ton CO₂e (7,49 %). Her stammer udledningen primært fra indkøb af produkter og services – både som fysiske enheder og beregnet ud fra beløb (DKK).

Udledninger fra energi og processer (elektricitet) udgør en mindre andel på 2,55 ton CO₂e (0,18 %), og affald fra egen drift udgør ligeledes en meget begrænset del med 2,58 ton CO₂e (0,18 %).

Tabellen viser desuden en kolonne med “udenfor scopes”, som dækker påvirkninger der ikke medregnes i den samlede scope 1+2+3-opgørelse (fx særlige beregningsposter/undgåede udledninger). Her udgør summen 61,39 ton CO₂e, hvor størstedelen relaterer sig til transport (59,31 ton), mens affaldskategorien samlet set viser en mindre negativ post (-0,98 ton).

Scope 3

SCOPE 3 KATEGORIER I TON CO ₂ e		
Kategori	Opstrøms	Nedstrøms
1. Indkøb af varer og tjenesteydelser	106,57	
2. Anlægsaktiver		
3. Brændsels- og energirelaterede aktiviteter	253,93	
4. Opstrømstransport og distribution	0,42	
5. Affald fra drift	2,58	
6. Forretningsrejser		
7. Medarbejderpendling		
8. Opstrøms leasede aktiver		
9. Nedstrømstransport og distribution		
10. Forarbejdning af solgte produkter		
11. Brug af solgte produkter		
12. Behandling af solgte produkter efter endt levetid		
13. Nedstrøms leasede aktiver		
Samlede CO₂e udledninger fordelt på opstrøm og nedstrøm (ton)	363,50	0,00
Samlet CO₂e udledning i alt (ton)		363,50

Tabellen viser NFIRs Scope 3-udledninger fordelt på GHG-protokollens kategorier – dvs. udledninger fra værdikæden uden for virksomhedens direkte brændstofforbrug og elforbrug. NFIR har i Klimakompasset registreret Scope 3-udledninger på i alt 363,50 ton CO₂e, og de ligger udelukkende i opstrøm (leverandør- og forsyningsled), mens der ikke er opgjort udledninger i nedstrøm.

De største bidrag kommer fra:

- Kategori 3 – Brændsels- og energirelaterede aktiviteter: 253,93 ton CO₂e
- Kategori 1 – Indkøb af varer og tjenesteydelser: 106,57 ton CO₂e
- Kategori 4 – Opstrømstransport og distribution: 0,42 ton CO₂e
- Kategori 5 – Affald fra drift: 2,58 ton CO₂e

Fordelingen viser, at NFIRs scope 3-aftryk primært hænger sammen med forbrug og indkøb knyttet til driften (herunder energikæden bag brændstoffer) samt indkøb af varer og services.

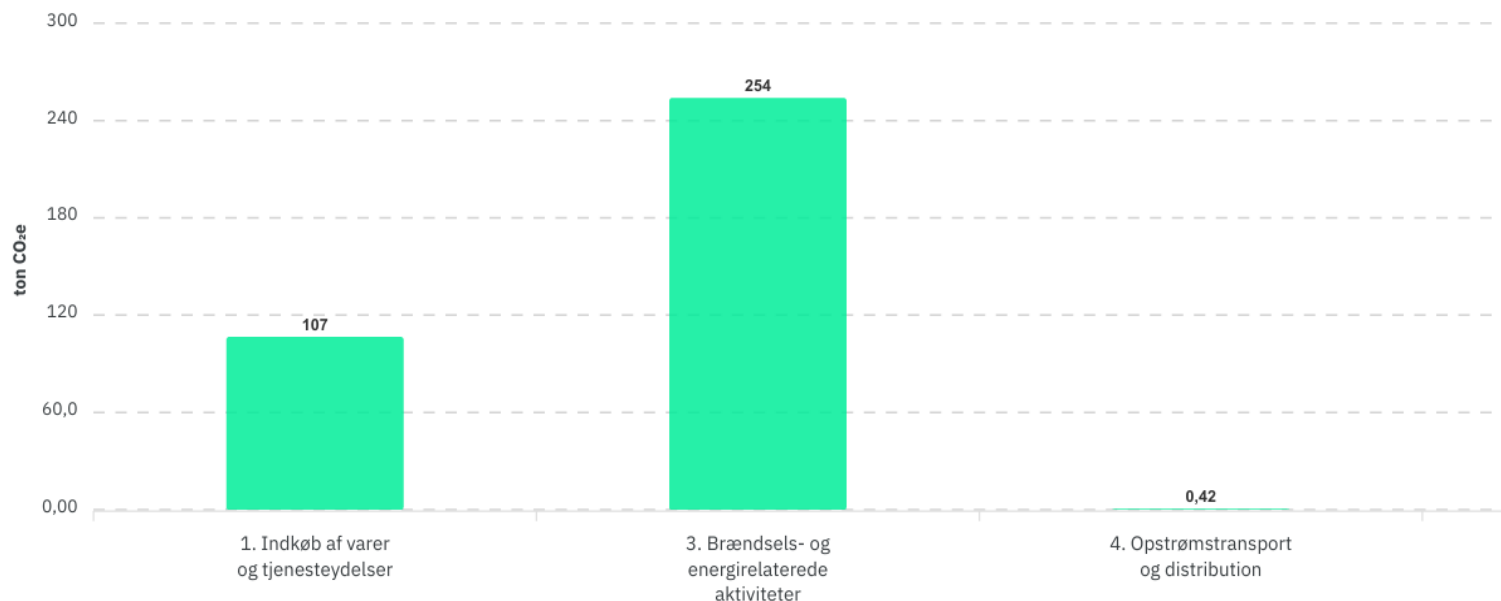
Kategorierne følger GHG-protokollens inddeling af Scope 3 i 15 værdikædekategorier (opstrøms og nedstrøms

Scope 3

Scope 3-oversigten bruges som et pejlemærke for indsatsområder i værdikæden. For NFIR peger data især på to spor:

1.Brændstoffets værdikæde (kategori 3) – fx reduktion af dieselbehov gennem ruteoptimering, tomgangsreduktion, flådestyring og gradvis omstilling til alternative drivmidler/teknologier.

2.Indkøb (kategori 1) – fx indkøbskrav til leverandører, længere levetid på udstyr, samt prioritering af løsninger med lavere klimabelastning.

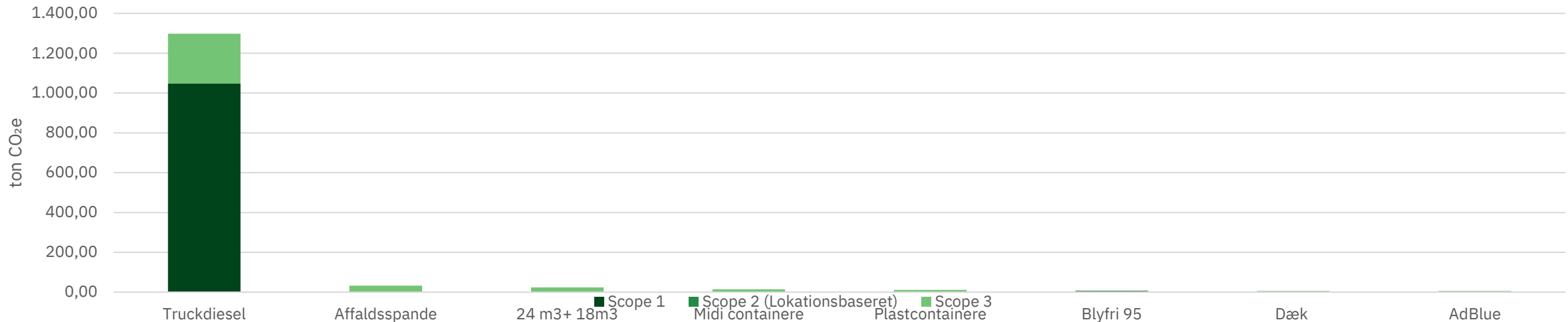


Søjlediagrammet visualiserer de Scope 3-kategorier, der fylder mest i NFIRs samlede scope 3-aftryk. Kategori 3 (brændsels- og energirelaterede aktiviteter) er klart den største og udgør hovedparten af scope 3-udledningen. Det skyldes, at der – ud over den direkte forbrænding af diesel (scope 1) – også ligger en betydelig klimabelastning i produktionen og forsyningskæden bag brændstoffet (well-to-tank).

Den næststørste kategori er Kategori 1 (indkøb af varer og tjenesteydelser), som dækker NFIRs indkøb af produkter og services til drift (fx materiel/udstyr og øvrige indkøbsposter). Kategori 4 (opstrømstransport og distribution) udgør kun en meget lille del i opgørelsen.

Hot spot /største CO₂e-udledning

Hot spot-analysen viser de største enkeltposter i NFIRs klimaaftryk. Truckdiesel dominerer klart og er den vigtigste driver for udledningen, mens øvrige poster (containere, affaldsspande, dæk m.m.) bidrager væsentligt mindre og primært peger på forbedringsmuligheder i indkøb og materialevalg.



Hot spot-analysen viser, hvilke enkelte indtastninger der bidrager mest til NFIRs samlede klimaaftryk, og hvor en indsats derfor vil have størst effekt. Diagrammet viser tydeligt, at truckdiesel er den klart største udledningspost og samtidig den post, der i praksis driver den store andel af udledningerne fra transport. Det er dermed også her, NFIR har det største potentiale for reduktion – enten gennem færre kørte kilometer, højere effektivitet pr. rute/tur eller en gradvis omstilling af drift og køretøjer.

De øvrige udledningsposter – fx affaldsspande, containere (24 m³ + 18 m³ og midi-containere), plastcontainere, blyfri 95, dæk og AdBlue – bidrager hver især i langt mindre omfang. De er dog stadig relevante, fordi de peger på områder, hvor NFIR kan arbejde mere systematisk med indkøb og materialevalg, fx ved at prioritere længere levetid, reparation, genbrug/genanvendelse og krav til leverandører om lavere klimaaftryk.

Hot spot-analysen kan derfor bruges som et praktisk styringsværktøj: Transport (dieselforbrug) er det primære fokusområde, mens de øvrige poster kan håndteres som løbende forbedringer i indkøb og drift.

Vand

NFIRs vandforbrug er begrænset og knytter sig primært til almindeligt forbrug i forbindelse med drift, rengøring og eventuelt vaske-/værkstedaktiviteter. For 2025 er virksomhedens samlede vandudtag opgjort til 400 m³ (samlet for alle lokationer).

NFIR har ikke vandintensive produktionsprocesser, og NFIR vurderer derfor, at vand ikke er et væsentligt miljøtema sammenlignet med transport og brændstofforbrug. Vand anvendes hovedsageligt som almindeligt forbrugsvand fra det offentlige vandnet, og vandet udledes efter brug typisk til kloak.

Fokus fremadrettet

NFIR vil fortsat sikre et grundlæggende overblik over vandforbrug og arbejde med simple tiltag, hvor det giver mening – fx løbende overvågning af forbrug (for at opdage lækager), samt vandbesparende armaturer og rutiner i drift og rengøring.

Alle biler vasket en gang om ugen i eget vaskeanlæg, hvor vandet allerede nu genbruges.

Datagrundlag, afgrænsning og forbehold

Datagrundlag og metode

Denne ESG-rapport bygger på NFIR's klimaopgørelse udarbejdet i Klimakompasset for regnskabsåret 2025. Opgørelsen følger principperne i GHG-protokollen og præsenteres som CO₂e fordelt på Scope 1, 2 og 3. Data er baseret på tilgængelige aktivitetsdata (fx brændstofforbrug, elforbrug og udvalgte indkøb) suppleret med emissionsfaktorer i Klimakompasset.

Organisations- og systemgrænse

Opgørelsen omfatter NFIR's egen drift og aktiviteter inden for virksomhedens kontrol. Scope 1 dækker direkte udledninger fra NFIR's egne aktiviteter, herunder brændstofforbrug i egne køretøjer. Scope 2 dækker indirekte udledninger fra indkøbt elektricitet. Scope 3 dækker udledninger i værdikæden, herunder brændsels- og energirelaterede aktiviteter samt indkøb, hvor data foreligger og er vurderet relevante for opgørelsen. Eventuelle øvrige Scope 3-kategorier kan indgå i senere rapporteringsår, når datagrundlaget forbedres.

Forbehold, datakvalitet og sammenlignelighed

Opgørelsen er baseret på de data, der har været tilgængelige på tidspunktet for udarbejdelsen. Enkelte poster kan være beregnet ved hjælp af standardfaktorer eller forenkede antagelser, fx indkøb opgjort via beløb eller generiske varekategorier, hvilket kan medføre usikkerhed i især Scope 3.

Klimakompasset kan opgøre el både lokationsbaseret og markedsbaseret, hvilket kan give mindre forskelle i el-relaterede udledninger afhængigt af valgt metode. Resultater kan være afrundet, og delsummer kan derfor afvige marginalt fra totaler. 2025 fungerer som baseline for fremtidige forbedringer af datakvalitet og sammenlignelighed.

Kundestrømme (afgrænsning i forhold til NFIR's eget klimaaftryk)

NFIR håndterer som en del af sin serviceleverance betydelige mængder affald på vegne af kunder. Disse affaldsstrømme vedrører kundernes drift og aktiviteter og indgår derfor som udgangspunkt ikke i NFIR's eget klimaaftryk. Kundestrømmene beskrives særskilt i rapporten med fokus på mængder og behandlingsveje (fx genanvendelse og forbrænding) baseret på dokumentation fra godkendte modtagere. Eventuel opgørelse af emissioner fra behandlingen af kundestrømme vil kun blive inkluderet, hvis det besluttet som en særskilt afgrænsning i Scope 3 og der foreligger et dokumenterbart datagrundlag.

Miljøpåvirkning fra drift (transport og emissioner)

NFIRs væsentligste miljøpåvirkning er knyttet til transportaktiviteterne. Dieseldrevet kørsel medfører udledning af CO₂ samt lokale emissioner som NO_x og partikler. Derfor er effektiv drift og vedligeholdelse af vognparken centralt – både i et klima- og forureningsperspektiv.

Forebyggende tiltag (eksempler):

- Løbende vedligehold og kontrol af køretøjer for at sikre optimal drift og lavere emissioner
- Fokus på korrekt håndtering af driftsmidler (olie, kølervæske, AdBlue mv.)
- Klare procedurer for håndtering af spild og uheld
- Ruteoptimering med fokus på færre tomme kilometer
- Reduktion af tomgang og løbende fokus på brændstofforbrug
- Chaufførtræning i eco-driving som et konkret værktøj til at reducere forbruget

Ressourceforbrug, cirkulær økonomi og affald

NFIRs kerneydelse består i indsamling og håndtering af affald og materialer for kunder. I ESG-sammenhæng skelnes der derfor mellem virksomhedens egen drift og de materialestrømme, der håndteres på vegne af kunder.

Affald og materialer fra kunder indgår ikke i NFIRs eget CO₂-regnskab, men afspejler virksomhedens rolle i værdikæden og bidrag til korrekt sortering, genanvendelse og behandling.

Affald fra egen drift

Affald fra egen drift udgør en mindre del af NFIRs samlede klimaaftryk, men er stadig et relevant driftsområde. I Klimakompasset er "Affald fra drift" opgjort til 2,58 ton CO₂e (scope 3). Den samlede affaldsmængde fra egen drift er opgjort til 7,27 ton, heraf:

- Farligt affald: 0,17 ton
- Affald til genanvendelse/genbrug: 0,99 ton

Fokusområder (egen drift):

- Tydelige rutiner for sortering og dokumentation (herunder farligt affald)
- Reduktion af spild og øget genanvendelse, hvor det er muligt
- Løbende vurdering af materialevalg og leverandører

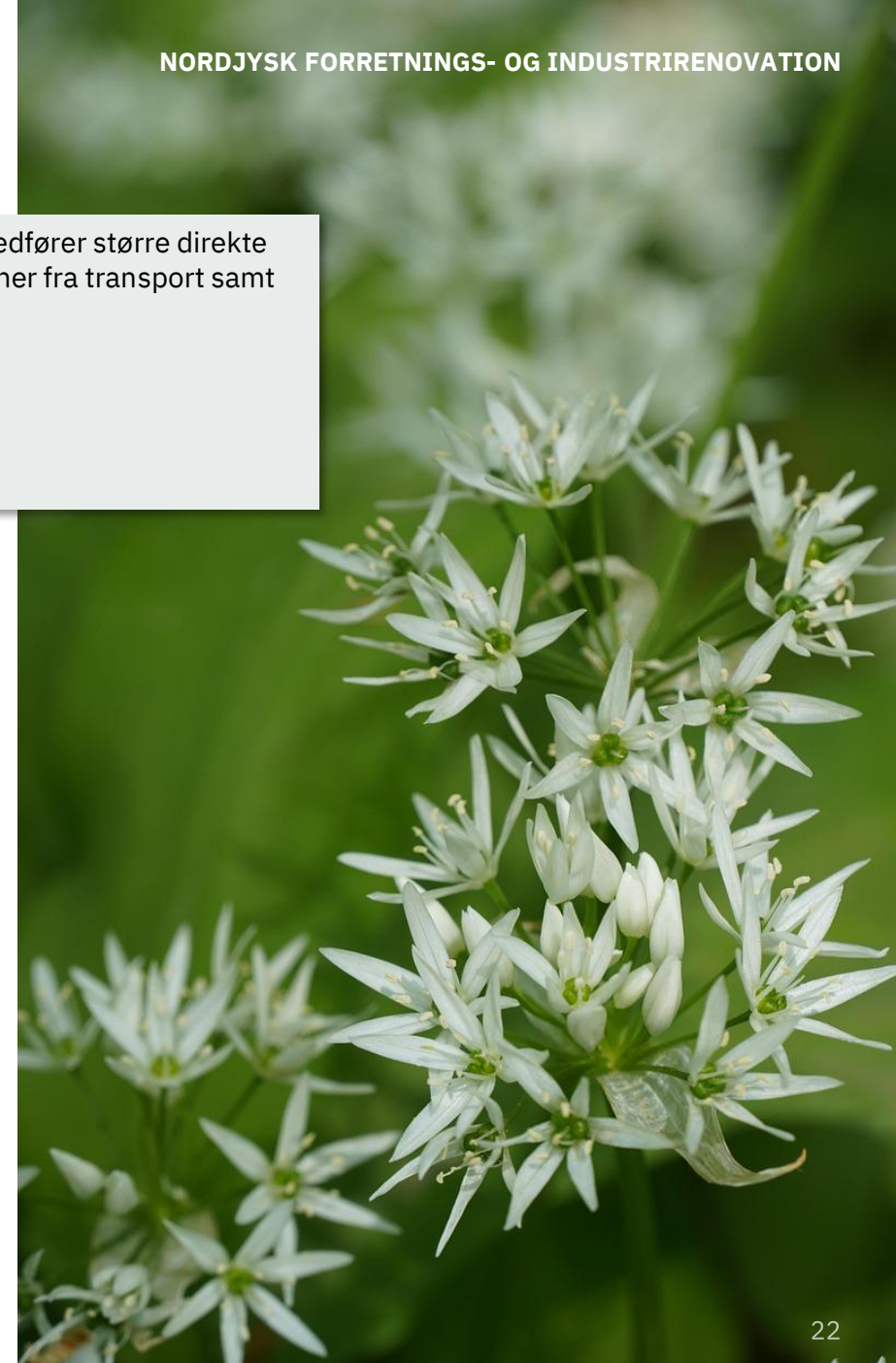


Biodiversitet og natur

NFIRs væsentligste direkte miljøpåvirkning relaterer sig til transport og drift. NFIR har ikke aktiviteter, der typisk medfører større direkte arealændringer eller indgreb i naturområder. NFIR kan dog indirekte påvirke natur og biodiversitet gennem emissioner fra transport samt ved at forebygge spild og forurening (fx olie/kemikalier) i forbindelse med drift og uheld.

Fokus fremadrettet

- Forebyggelse af spild og hurtig håndtering ved hændelser.
- Fortsat fokus på at reducere brændstofforbrug og dermed emissioner fra transport.



S – Social (medarbejdere, arbejdsmiljø og lokalsamfund)

NFIR beskæftiger **32 ansatte** og har en flad og uformel ledelsesstruktur med kort vej fra medarbejdere til ledelse. Medarbejdergruppen er sammensat af personer med forskellige profiler – nogle er meget udadvendte, andre mere introverte – og NFIR lægger vægt på at tage hensyn til forskellighed. Fællesarrangementer og sociale aktiviteter er derfor et tilbud og ikke et krav; medarbejdere presses ikke til at deltage, hvis det ikke passer til deres natur.

Diversitet og rekruttering

NFIR består overvejende af mænd, dog med **én kvinde på kontoret**. NFIR ønsker at tiltrække flere kvindelige chauffører, men erfaringer viser, at arbejdstider kan være en barriere. NFIR har tidligere haft to kvindelige chauffører ansat; den ene stoppede, fordi mødetid kl. 04.00 var svær at forene med familieliv, og den anden skiftede til et andet job. NFIR arbejder videre med at gøre arbejdspladsen attraktiv for en bredere gruppe og ser diversitet som et potentiale i rekruttering og fastholdelse.



Ansættelsesforhold, dialog og udvikling

Chaufførerne er timelønnede i fast arbejde, og NFIR er omfattet af overenskomst inden for transport. Der er ikke gennemført deciderede trivselsmålinger, men direktør Anders Faldborg Lauritzen gennemfører løbende one-to-one-samtaler, når det falder naturligt. Denne tilgang beskrives som en måde at skabe ro og tryghed i dialogen, så chaufførerne føler sig komfortable ved at give ærlige tilbagemeldinger.

Fremadrettet planlægger NFIR at indføre MUS-samtaler som en mere systematisk praksis i forbindelse med generationsskiftet, hvor Anders overtager efter faren Carl.

Sygefraværet opleves som faldende, og NFIR tilbyder i dag mere fleksibilitet end tidligere, hvor det er muligt i forhold til driften. Samtidig er der etableret kvartalsmøder i arbejdstiden med en enkel ramme (pizza og øl), hvor alle kan bringe emner op. Derudover findes en personaleforening, som understøtter fællesskab og trivsel.



Arbejds miljø: APV, ulykkesforebyggelse og læring

NFIR har i 2026 gennemført en opdateret APV, som dækker chauffører, værksted og administration, og som er omsat til en prioriteret handlingsplan (straks, kort sigt og løbende). APV'en viser et godt udgangspunkt i arbejdsmiljøet: samarbejde og omgangstone vurderes generelt positivt, der opleves kollegial støtte, og der er overordnet fokus på brug af værnemidler.

Samtidig identificerer APV'en en række tydelige risici og belastningsområder, som NFIR nu arbejder målrettet med. De mest gennemgående temaer er fald- og vinterrisiko (glad føre, ujævnt underlag og mørke lokationer), ergonomiske belastninger i driften (hyppig ind-/udstigning, skub/træk og gentagne bevægelser/vrid) samt tidspres og organisering af drift, som kan øge risikoen for fejl og ulykker. Derudover peger APV'en på en alvorlig sikkerhedsrisiko knyttet til wire (potentielt høj alvor), forbedringsbehov i værkstedets fysiske rammer (ventilation) og ressourcepres, samt i administrationen (støj/forstyrrelser og ergonomi ved skærmarbejde). Endelig viser APV'en behov for at styrke kendskab til og adgang til sikkerhedsdatablade (SDS) samt håndtering af støv/væsker/kemikalier, herunder forebyggelse af øjenrisiko.

I 2025 har NFIR haft en mindre arbejdsulykke, som er anmeldt til Arbejdstilsynet. NFIR arbejder med at styrke forebyggelse og læring, bl.a. ved at skabe mere ensartede arbejdsgange og tydelige grænser for, hvornår opgaver afbrydes ved uforsvarlige forhold (fx vinterføre, mørke lokationer eller uhensigtsmæssige adgangsforhold hos kunder). APV-handlingsplanen rummer både strakstiltag (fx skærpede kundekrav til rydning/saltning/belysning, vinterudstyr og bedre arbejdslys, håndtering af wire-risiko, ventilation/ressourcer i værkstedet samt "værnemidler der passer"), indsatser på kort sigt (ergonomi, ruteplanlægning/tidspres, kontorstøj og kontorergonomi) og løbende systematik for rapportering og opfølgning.

NFIR har en AMO, men er i forbindelse med arbejdet blevet opmærksom på, at AMO i dag er for smalt forankret med kun én medarbejder, og NFIR har derfor besluttet at udvide arbejdsmiljøorganisationen for at styrke opfølgning, koordinering og medarbejderinddragelse.



Oplæring, kompetencer og lærlinge

I dag oplæres nye medarbejdere primært via sidemandsoplæring. NFIR vurderer, at denne praksis kan medføre, at vigtig viden ikke altid overleveres ensartet, og NFIR planlægger derfor at udarbejde en medarbejderhåndbog. Håndbogen skal samle centrale instruktioner, sikkerhedsforventninger og adfærdsprincipper samt sikre en mere robust introduktion til arbejdsgange, risici og værnemiddelbrug.

NFIR har to chaufførlærlinge og benytter desuden en pensionist til forefaldende arbejde. Chaufføruddannelsen skal fornys hvert 5. år, og NFIR tilbyder naturligvis denne efteruddannelse til relevante medarbejdere. Nogle chauffører har truckkort, og NFIR betaler truckcertifikat til medarbejdere, hvor der er et arbejdsbetinget behov. Praktikforløb anvendes ikke i driften, da arbejdsmiljø og arbejdsopgaver i affaldshåndtering vurderes mindre egnede til praktikanter.

Bidrag til lokalsamfundet

NFIR har et udtalt fokus på at bidrage til lokalsamfundet gennem sponsorater og støtte. NFIR støtter bl.a. Knæk Cancer og lokale idrætsforeninger med større beløb og fremhæver, at “man lever af lokalsamfundet og giver tilbage”. Denne tilgang understøtter både social forankring og relationer i nærområdet.



G – Governance (ledelse, politikker, compliance, data og ansvarlig drift)

NFIR's governance handler i praksis om, hvordan NFIR ledes og styres i hverdagen, og hvordan den sikrer efterlevelse af regler og krav i en branche med omfattende regulering. NFIR beskriver en flad ledelsesstruktur med kort vej til beslutninger og mulighed for, at medarbejdere kan tage fat i ledelsen ved behov.

Politikker, adfærd og personalehåndbog

NFIR arbejder med en enkel forventningsramme for adfærd: man skal opføre sig ordentligt og fremstå ordentligt i arbejdstøj. NFIR planlægger at samle centrale retningslinjer i en kommende medarbejderhåndbog, så oplæring, forventninger og arbejdsgange bliver mere ensartede – især fordi meget af arbejdet udføres alene og på skiftende lokationer.

Arbejds miljø – lovpligtige processer og opfølgning

NFIR har gennemført en APV som en lovpligtig del af arbejdsmiljøarbejdet og har udarbejdet en handlingsplan for opfølgning på de identificerede forhold. I forlængelse af arbejdet er NFIR blevet opmærksom på behovet for at udvide arbejdsmiljøorganisationen (AMO) og har besluttet at igangsætte dette, så arbejdsmiljøarbejdet bliver bedre forankret.

A large, white, stylized letter 'G' is positioned on the right side of the page, partially overlapping the background image of trees and a flag.

Databeskyttelse (GDPR) og informationssikkerhed

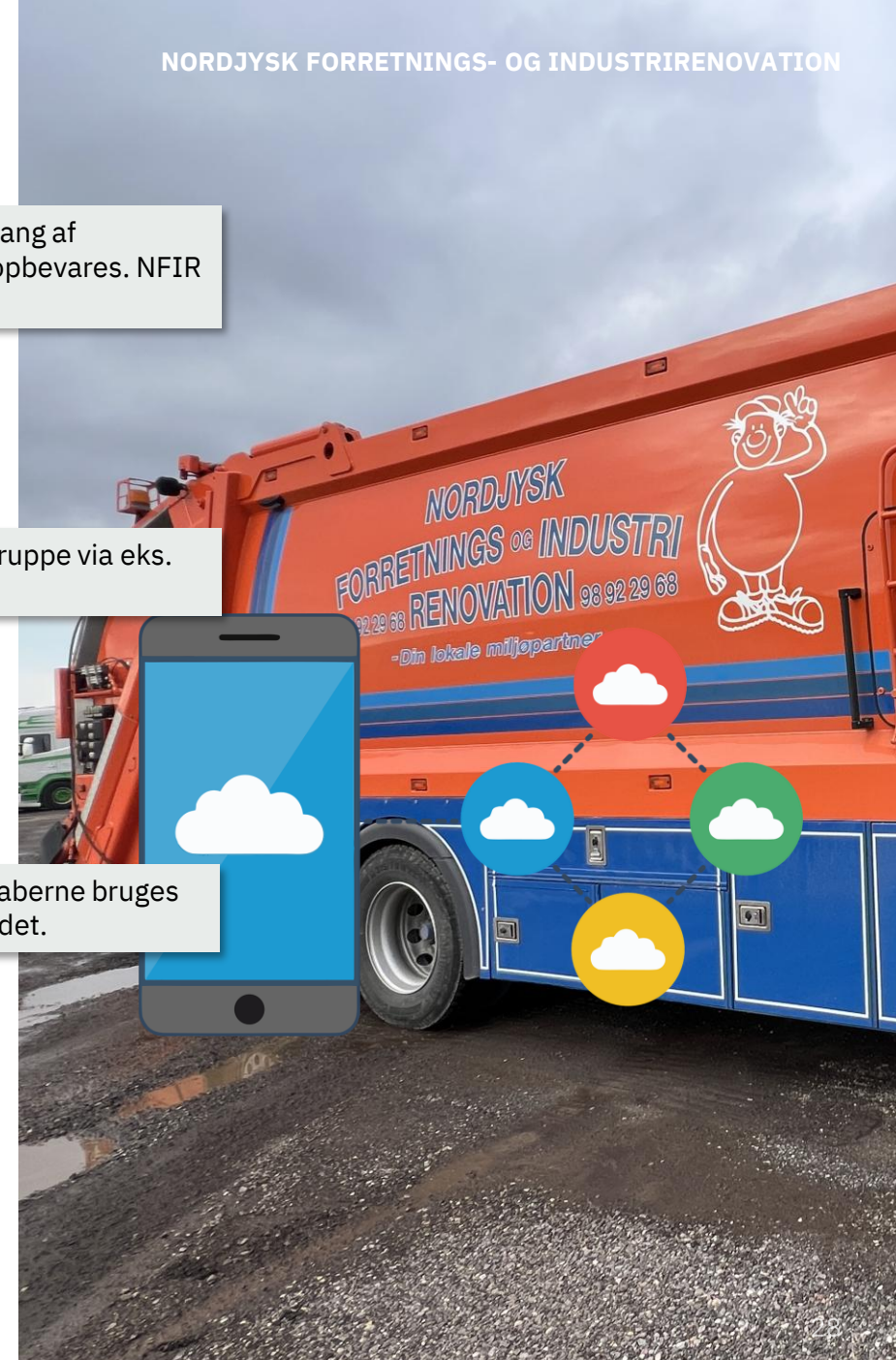
Fortrolige oplysninger er beskyttet ved hjælp af fysisk adgang (nøgle) og digitale koder. I forbindelse med gennemgang af arbejdsgange er NFIR blevet opmærksom på, at der kan ligge ældre mails med oplysninger, som ikke længere bør opbevares. NFIR har derfor igangsat en oprydning med fokus på sletning og bedre praksis for opbevaring.

Intern kommunikation

Intern kommunikation foregår i dag via en Facebookgruppe. NFIR arbejder på at etablere en inkluderende beskedgruppe via eks. Messenger eller andet, som alle har adgang til.

Brancheorganisationer og efterlevelse

NFIR er medlem af Miljølogistik (hvor Anders Faldborg Lauritzen sidder i bestyrelsen), Danaffald og DTL. Medlemskaberne bruges som ramme for sparring og opdateret viden om regler, krav og praksis inden for kørsel, arbejdsmiljø og affaldsområdet.



Kundehåndtering

Hvis en kunde ringer med en henvendelse, håndteres den med det samme – så vidt muligt af den medarbejder, som i forvejen kender kunden og har haft kontakt med vedkommende tidligere. Formålet er at sikre en hurtig og sammenhængende løsning uden, at kunden sendes rundt i systemet.

Myndighedstilsyn og driftskontrol

NFIR har løbende myndighedstilsyn i relation til affaldsindsamling og -håndtering. I den daglige drift er der fokus på at undgå forhold, der kan give miljømæssige afvigelser, herunder at begrænse antallet af containere på samme tid, håndtere spildevand korrekt og forebygge spild af olie. Hvis der opstår problemer, indberettes de, og der følges op.

Forbedringspunkter (2026)

- Styrke datagrundlaget for drift: fast månedlig opfølgning på brændstof, kørsel og de største “hot spots”.
- Reducere brændstofforbrug gennem ruteoptimering, mindre tomgang og løbende vedligehold.
- Vurdere muligheder for gradvis omstilling i flåden, hvor det er driftsmæssigt realistisk.
- Systematisere indkøb med fokus på levetid, genbrug/genanvendelse og relevante leverandørkrav.
- Fastholde og følge op på APV-handlingsplan (særligt ergonomi, glatføre, tidspres og instruktion).
- Sikre ensartede arbejdsgange, dokumentation og compliance (SDS, GDPR, tilsyn/klager).



Fare!
Oliespild

Konklusion

Denne ESG-rapport for NFIR for 2025 giver et samlet overblik over virksomhedens arbejde med miljø (E), sociale forhold (S) og ledelse (G). Rapporten er udarbejdet med udgangspunkt i SMV-standarden og data fra Klimakompasset.

På miljøområdet viser analysen, at NFIR's klimaaftryk i høj grad stammer fra transport. Den samlede udledning er ca. 1.423 ton CO₂e (lokationsbaseret), hvor langt størstedelen kommer fra vognparken. Det betyder, at de største reduktionsmuligheder ligger i transporten – fx gennem bedre data, ruteoptimering, mindre tomgang og på sigt alternative drivmidler.

NFIR håndterer samtidig store mængder affald for kunder. Disse mængder indgår ikke i virksomhedens eget CO₂-regnskab, men er en vigtig del af NFIR's bidrag til korrekt sortering og behandling af affald.

På det sociale område er NFIR kendetegnet ved en uformel og direkte dialog. APV'en har peget på kendte brancheudfordringer som glat føre, tunge løft og tidspres, og der er nu igangsat konkrete tiltag for at styrke arbejdsmiljøet.

På ledelsesområdet arbejder NFIR med klare rammer i en reguleret branche, fokus på databeskyttelse og løbende forbedring af interne arbejdsgange.

I forbindelse med generationsskifte er der også fokus på at gøre processer mere ensartede og mindre personafhængige.

Samlet set giver rapporten et godt udgangspunkt for det videre ESG-arbejde. Transport er det vigtigste fokusområde i miljøindsatsen, mens arbejdsmiljø og struktur i arbejdsgange er centrale udviklingspunkter.

2025 fungerer som baseline for den fremtidige udvikling.



Kildefortegnelse

1. Nordjysk Forretnings- og Industri Renovation (NFIR): Leverede aktivitets- og forbrugsdata til klimaberegninger (regnskabsår 2025) samt interne oplysninger om drift, medarbejderforhold, praksis og arbejdsgange.
2. Interview/samtalegrundlag: Samtale med Anders Faldborg Lauritzen og Morten Dissing Sørensen (NFIR) om praksis, arbejdsgange og fokusområder (E og G).
3. APV 2026 APV gennemført i 2026 (vedr. drift 2025)– Nordjysk Industri- og Forretningsrenovation: Gennemført APV samt handlingsplan/indsatser (grundlag for S-afsnit om arbejdsmiljø).

Metoder, standarder og beregningsværktøjer

4. Klimakompasset: Klimaberegninger for 2025 baseret på NFIR's data samt Klimakompassets forudsætninger og emissionsfaktorer.
5. GHG-protokollen (Greenhouse Gas Protocol): Principper for opdeling i Scope 1, 2 og 3, anvendt som ramme for opgørelsen i rapporten.
6. Den frivillige SMV-standard (Basismodul): Overordnet struktur/ramme for rapportens opbygning og oplysningspunkter. Tredjepartsdokumentation for kunders affaldsstrømme (ikke en del af NFIR's eget ESG-regnskab)
7. Ragn-Sells: Opgørelse for organisk affald (2025).
8. Nordværk: Afregnings- og vejedata for afleverede affaldsfraktioner (2025).
9. Stæten A/S: Opgørelse over fraktioner og behandlingsvej (2025).
10. Gemidan Frederikshavn: Veje- og modtagelsesregistreringer samt årsopgørelse (2025).
11. Stena Recycling: Afregnings- og vejedata for papir, metal, plast og farligt affald (2025).
12. Genplast A/S: ESG-opgørelse dateret 15/01/2026.
13. HJ Hansen: Afregningsopgørelse for metalfraktioner (2025).
14. Jysk Recycling: Opgørelse bekræftet via mail af 13/01/2026.
15. Plastinfo ApS: Opgørelse over PEHD-piller (2025).
16. Frederikshavn Affald A/S: Opgørelse over leverancer til behandling (2025).
17. Aage Vestergaard Larsen A/S: Opgørelse over PP-fraktion (2025).
18. Aalborg Recycling ApS: Kundemængdestatistik for 2025.

Brancheorganisationer og efterlevelse (omtalt i rapporten)

19. Miljølogistik (brancheorganisation – Anders i bestyrelsen), Danaffald og DTL: anvendt som ramme for sparring og opdateret viden om regler/krav i branchen.

