

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
<p>PORTALFRÅGA A Beskriv organisationens grundläggande förutsättningar, affärsmodell och arbete med due diligence samt vilken del av organisationen som omfattas av egendeklarationen</p> <p>4.2 Organisationens förutsättningar och strategi i fråga om samhällsansvar</p>	<p>Eventuell sammanfattning av portalfråga A</p>		
	<p>Fråga 1: Vilka delar av organisationen, organisationsenheter eller grupper av människor omfattas av egendeklarationen och varför har eventuella avgränsningar gjorts?</p>	<p>Egendeklarationen omfattar de två svenska kontoren i Göteborg och Malmö. Dock inte kontoret i Madrid, då det är ett separat bolag.</p>	<p>Ingen förändring</p>
	<p>Fråga 2: Vilka verksamhetsområden (processer), vilken storlek, antal anställda och geografisk placering har organisationen?</p>	<p>Tillhandahåller transporter, distribution, spedition och logistik inom väg-, sjö-, tågtrafik samt intermodala transporter. Företaget utgörs av cirka 25 anställda och med två kontor i Sverige (Göteborg och Malmö) och ett i Spanien (Madrid).</p>	<p>Ingen förändring</p>
	<p>Fråga 3: Vilka andra certifieringar eller verktyg/riktlinjer inom hållbar utveckling använder organisationen?</p>	<p>Vi är certifierade enligt ISO 9001:2015 och 14001:2015 samt innehar certifikat för att transportera medicin.</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 4: Beskriv värdekedjan, med leverantörskedja inklusive geografisk spridning och antal nivåer, kundgrupper och underentreprenörer.	<p>First Cargo Sweden AB är ett privatägt speditorsföretag som utvecklar och erbjuder marknaden internationella transporter med bil, sjö och flyg. Vi arbetar i en global värdekedja, där 90% av transporterna är inom EU. Utöver det går 85% av transporterna med lastbil och 60% går till marknaderna Spanien/Portugal/Italien.</p> <p>I 80-90 % fall har vi direktkontakt med åkerier som producerar transporten och i övriga fall är vi förmedlare/mellanhand. Vi tillhandahåller transporter såväl utrikes som inrikes. Utrikes har vi 70 lastbilar som endast kör för oss: 35 st från Portugal, 5 st från Spanien, 15 st från Sverige, 10 st från Slovenien, 10 st övrigt. Inrikes använder vi oss av etablerade svenska inrikes transportörer (ex. Mertz, Transportören m fl) samt diverse handplockade företag med specialkompetens (ex. Delivery on Time, Holmens transport m fl).</p> <p>Kundgrupperna består av export från Sverige och import till Sverige. Exporten består dels av stora svenska företag (ex. Volvo, Nouryon, SKF, Epiroc, m m) som utgör 80% av omsättningen, dels av SMF (ex. Göteborgstryckeriet, Hardford, BIM Kemi, m fl). Exporten består av mer komplexa transporter med mer kritisk karaktär som kräver mer arbete, uppmärksamhet och tidspassning. Det resulterar också i sämre betalt per transporterad enhet som följd av högre konkurrens. Importen utgörs av få stora kunder (exempelvis DUX) samt SMF som ofta är specialiserade på en färdig produkt. Mer och mer av importen utgörs också av ad hoc lösningar.</p>	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 5: Beskriv hur organisationen säkerställer sitt arbete enligt de sju principerna enligt SS-EN ISO 26000:2021, till exempel för vilka rutiner och arbetsmoment som principerna är viktiga. Kommentera samtliga principer och ange vilka som identifierats som viktiga. Principerna är ansvarighet, transparens, etiskt uppförande, respekt för intressenternas intressen, respekt för rättsstatens principer, respekt för internationella uppförandenormer och respekt för de mänskliga rättigheterna.</p>	<p>Utav de sju principerna har Etiskt uppförande identifierats som viktigast då vi anser att den ligger till grund för och genomsyrar de andra principerna. Det etiska uppförandet inom First Cargo styr vårt operativa, taktiska såväl som strategiska arbete och påverkar alla beslut vi tar. Det är av högsta prioritet att allt vi gör ska kännas moraliskt och etiskt riktigt. Exempelvis gör vi inte affärer med företag där det är tveksamheter om alla mänskliga rättigheter och lagar upprätthålls. Vi erkänner oss att komma från ett demokratiskt land där samhällsnormen är att följa och värna om de mänskliga rättigheterna. Därmed är respekten för de internationella uppförandelagarna och normerna redan inbyggt genetiskt i företaget. Detta genom att vi jobbar för att minimum följa lagar, men med höga ambitioner om socialt ansvarstagande och hållbarhetsarbete.</p> <p>Ansvarighet: Principen ansvarighet är av högsta prioritet i företagets alla aktiviteter. Först och främst tar vi ansvar för transporterens utförande från punkt A till B och att de utförs på ett korrekt sätt. Vi genomför noggranna kontroller att leverantörer uppfyller minimikrav, har F-skattsedlar samt ser till att medleverantörers chaufförer har YKB utbildning och att allt sker inom lagens ramverk. Sett till miljön tar vi ansvar för att använda oss av mer miljövänliga bränslen och modern teknik för att minska bränsleförbrukning genom samlastning, öka fyllnadsgrad, ruttoptimering och minimera tomkörningar. Se CoC (uppförandekodex)</p> <p>Ekonomiskt sett tar vi ansvar genom att alltid betala alla avgifter och skatter till leverantörer och myndigheter enligt avtal på förfallodagen. Därmed tar vi ansvar att inte ha några anmärkningar eller obestånd. Vidare tar vi ett stort personalansvar genom att förse egna anställda med bättre villkor och förmåner än vad som krävs av arbetsmarknadens parter. Dessutom förser vi</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 6: Vilka intressenter för den sociala-, ekonomiska- och miljömässiga hållbarheten har organisationen identifierat?	<p>Vi anser att samtliga av våra intressenter är mer eller mindre intresserade och involverade i ett från vår sida stärkt hållbarhetsarbete och egencertifiering i ISO 26000. Vi måste samarbeta med samtliga parter och led i värdekedjan för att kunna bidra till att minimera det totala ekologiska fotavtrycket och säkerställa att sociala och etiska aspekter upprätthålls. Jämställdhetsplan är upprättad. I dagsläget har vi utgått från ISO 9001 samt 14001 Se även intressentanalysen.</p> <p>Huvudkategorierna för de identifierade intressenterna är: Ägare, Medarbetare, Omvärlden, Kunder, Leverantörer, Myndigheter, Bank, Media/Facebook, Konkurrenter, Försäkringsbolag och NSAB/CMR konventionen.</p> <p>Ytterligare en intressent som identifieras som betydande är GLA (Global Logistics Associates) där vi är medlemmar och har möjlighet att diskutera ståndpunkter och förbättringsarbete sett till hållbarhet och rättvisa.</p>	Ingen förändring
	Fråga 7: Hur identifierar och bedömer organisationen vilka intressenter som är prioriterade och vilka som är relevanta? (Se SS-EN ISO 26000:2021, 5.3.2.)	En generell intressentanalys för First Cargo Sweden AB finns presenterad i vår affärsplan med identifierade intressenter under tillhörande kategorier. För att identifiera och prioritera vilka av dessa som ska prioriteras i vårt hållbarhetsarbete placerades dessa in i en Intressentmatris (se Bilaga A) samt 5,3,2 respekt för intressenternas intressen. I dagsläget har vi utgått från ISO 9001 samt 14001. Se även intressentanalysen.	Ingen förändring
	Fråga 8: Vilka intressenter är prioriterade?	De intressenter som har högst inflytande och intresse kategoriseras som "nyckelspelare" och är i vårt fall: Ägarna, Medarbetarna, Kunderna och Leverantörerna (Se Bilaga A). I dagsläget har vi utgått från ISO 9001 samt 14001. Se även intressentanalysen.	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 9: Vilken hänsyn tas till de intressentgrupper som kan ha svårt att göra sig hörda och därför kan behöva omfattas av särskild hänsyn?	Stor hänsyn tas till de svagare intressenterna och att inkludera dem i hållbarhetsarbetet. Exempelvis har vi gått från skrivningen "att kräva" till "att hjälpa" intressenter att bli en del av en mer hållbar organisation. Vi tar ett utökat ansvar att försöka få upp självkänslan hos leverantörer och kunder. Detta gör vi genom att ställa frågor tillbaka till kunder om hur de arbetar för att bli mer hållbara (t.ex. solceller, grön energi, val av underleverantörer).	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 10: Beskriv organisationens analys av vad samhällsansvar innebär för den i fråga om relevans, betydelse och inflytande. (Se SS-EN ISO 26000:2021, 7.3, 7.7 och 7.8.)</p>	<p>(Se SS-EN ISO 26000:2021, 7.3, 7.7 och 7.8.) Vår analys av vad samhällsansvar betyder för oss är presenterad i olika principer tillsammans med dess koppling till relevans, betydelse och inflytande. Att skapa rättvisa villkor för alla i vår intressesfär är helt grundläggande för företaget. Utan rättvisa villkor hade vi inte bedrivit vår verksamhet överhuvudtaget. Det har en mycket stor betydelse då det genomsyrar hela organisationen och det har lett till att vi har erhållit flera partners, kunder, leverantörer och medarbetare. Vi har fått en stor positiv respons från vår omvärld där fler också influeras att gå i vår riktning gällande arbete med socialt ansvarstagande. Att bidra med så liten miljöpåverkan som möjligt är av hög relevans för oss då vi inser att vi som transportförmedlare i grunden är miljöpåverkare. Dock anser vi att vi kan göra det bättre och mer effektivt än många av våra branschkollegor. Detta genom att vi tagit beslutet att vi kan tjäna lite mindre pengar men fortfarande göra saker bättre och till lite mindre miljöpåverkan. Den största betydelsen är att kunder, leverantörer och anställda uppskattar det vi gör och att vi verkligen försöker göra skillnad (t ex genom First Cargo-modellen). Genom vårt hållbarhetsarbete har vi influerat våra leverantörer att minska deras negativa miljöpåverkan. Att minimum följa alla lagar, regler och förordningar är en självklarhet för oss och har en grundläggande betydelse för att kunna driva företagsverksamhet. Vi föregår med gott exempel genom att följa lagar, regler och förordningar och arbetar endast tillsammans med andra intressenter som uppfyller våra minimikrav. Det är också en självklarhet att skyndsamt rapportera brott och avvikelser mot dessa lagar, regler och förordningar till relevanta myndigheter och organisationer. Detta är av stor relevans för vår självkänsla och arbete</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 11: Beskriv vilka delområden (se bilaga B), utifrån huvudområdena verksamhetsstyrning, mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, miljö, goda verksamhetsmetoder, konsumentfrågor, samhällsengagemang och utveckling, som bedöms vara viktiga för organisationen och därför har prioriterats samt varför. (Se SS-EN ISO 26000:2021, avsnitt 6 och 7.3.)</p>	<p>(Se SS-EN ISO 26000:2021, avsnitt 6 och 7.3.) Samtliga huvudområden har bedömts som relevanta för organisationen och vårt sociala ansvarstagande samt hållbarhetsarbete. Genom bedömning av relevans, betydelse, inflytande och riskanalys lyftes huvud- och delområden inom arbetsförhållanden, miljö, goda verksamhetsmetoder och samhällsengagemang & utveckling fram som de områden vi skulle lägga störst fokus på, sett till våra aktiviteter. Utifrån de sju huvudområdena ansåg vi att det var 17 stycken av delmålen som bedömdes vara viktigare och mer relevanta än andra, nämligen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mänskliga rättigheter (6.3.7, 6.3.10) - Arbetsförhållanden (6.4.3, 6.4.4, 6.4.5, 6.4.5, 6.4.7) - Miljö (6.5.3, 6.5.4, 6.5.5) - Goda verksamhetsmetoder (6.6.3, 6.6.4, 6.6.6) - Konsumentfrågor (6.7.5) - Samhällsengagemang och utveckling (6.8.3, 6.8.8 och 6.8.9) <p>Maximeringsanalysen av dessa prioriterade delområden finns presenterat i Bilaga B. Där visualiseras vilka mål som ansågs vara av högst relevans och betydelse sett till våra aktiviteter. I samband med maximeringsanalysen gjordes också en utvärdering av delmålen i relation till dess brådskande karaktär tillsammans med vår kunskap om delmålet. De prioriterade delmålen ansågs vara mest relevanta för vår verksamhet och våra aktiviteter, samt att vi ansåg ha en möjlighet att påverka dessa områden (innanför vår inflytandesfär). Dessutom värderade vi att de prioriterade delmålen var de som hade störst förbättringspotential sett till pågående aktiviteter (ex. miljöarbete och social sponsring).</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 12: På vilket sätt har risker, möjligheter och konsekvenser för organisationen vägts in för att fastställa prioriteringar av relevanta ansvarsområden och mål, i syfte att säkerställa ett långsiktigt hållbart engagemang? (Se SS-EN ISO 26000:2021, 7.3.)</p>	<p>(Se SS-EN ISO 26000:2021, 7.3.) Via ett aktivt styrelsearbete och diskussioner inom KMA gruppen bestämmer vi hur vi prioriterar olika ansvarsområden och mål. Vi har ett pågående kvalitetsarbete där vi diskuterar risker, möjligheter och konsekvenser på KMA möten samt att vissa mål också finns inkluderat i omvärldsanalysen i affärsplanen. Uppföljning och rapporteringar görs inför nästkommande möte och består av ett ständigt pågående arbete. Om ett nytt område/fråga har identifierats så försöker vi utröna vem inom gruppen som har ansvaret för vilka frågor. Under kvartalsmöten och kickoffer med hela personalstyrkan har vi möjlighet att tillsammans diskutera vad som är viktigt och mindre viktigt för oss, samt vad som bör prioriteras. Genom att vi har stor och samlad arbetslivserfarenhet och branschkunskap har vi genom åren kommit i kontakt med och lärt oss att hantera många olika typer av risker och konsekvenser relaterat till våra aktiviteter. För att ständigt hålla oss uppdaterade går vi bland annat på kurser, är medlem i branschorganisationer (ex. GLA), prenumererar på laguppdaterar och lär oss från feedback från våra kunder och leverantörer i det dagliga arbetet. Vårt arbete med ISO 26000 innebär en stor möjlighet att visa att vi är intresserade av vår omvärld och ett arbete för att säkerställa ett långsiktigt hållbart engagemang. Vår storlek och struktur på företaget möjliggör korta beslutsvägar från idé till genomförande, där vi har möjlighet att själva ta beslut och snabbt påbörja implementering.</p>	<p>Ingen förändring</p>
<p>PORTALFRÅGA B Beskriv hur ledningen förhåller sig till hållbar utveckling</p>	<p>Eventuell sammanfattning av portalfråga B - Beskriv hur ledningen förhåller sig till hållbar utveckling - 4.3 Ledarskap</p>		

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
4.3 Ledarskap	Fråga 13: Beskriv organisationens ställningstagande i förhållande till de globala målen för hållbar utveckling i strategiskt styrande dokument, till exempel visioner, affärs-/verksamhetsidéer, strategier, mål och värderingar, i syfte att maximera organisationens bidrag till hållbar utveckling och de globala målen för hållbar utveckling.	Vi tar dagligen ställning till de globala målen för hållbar utveckling, då de återfinns i våra värderingar, vision, strategier och verksamhetsmål. Dock finns i dagsläget inte strukturerade/specifika kopplingar mellan vårt hållbarhetsarbete och de globala målen i några styrdokument. Detta är något vi har ändra på i och med denna egendeclaration mot ISO 26000 och den sammanställda handlingsplanen för prioritering av delmål.	Ingen förändring
	Fråga 14: Vilken/vilka policyer för social-, ekonomisk- och miljömässig hållbarhet arbetar organisationen efter?	Vi är certifierade enligt ISO 9001:2015 och 14001:2015, som utgör grunden för våra kvalitet- och miljöledningssystem. I vår affärsplan och handlingsplan för prioritering av delmål finns strategier, mål och prognoser gällande hur vi vill integrera de tre hållbarhetsaspekterna i vårt arbete på lång och kort sikt. Utöver detta fullföljer vi ett systematiskt arbetsmiljöarbete för att ständigt förbättra vårt sociala ansvarstagande. Se CoC (alla dokument).	Ingen förändring
	Fråga 15: Hur har ledningen fördelat hållbarhetsansvaret inom ledningsgruppen?	Ledningsgruppen utgörs av tre anställda där ansvaret främst är fördelat mellan kvalitets- och miljöchef samt VD. År 2008 blev vi medlemmar i BRG (Business Region Göteborg) där vi identifierade ett behov att systematiskt arbeta med hållbarhet samt att strukturera och fördela arbetsuppgifter. Detta tillsammans med efterfrågan/krav från kunder tog vi beslutet att ISO certifiera oss med ISO 9001 senast år 2012. Hållbarhetsansvaret fördelades sedan ut i ledningsgruppen med hänsyn till medlemmarnas angelägenhet och intresse att vara delaktiga i arbetet och önskan av att bli tilldelad ökat ansvar. Utöver det så är miljö, hållbarhet och kvalitet återkommande punkter på alla ledningsmöten. Dokumenterad fördelning inom hållbarhetsansvar finns i handlingsplanen för prioriterade delmål.	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 16: Vilka roller/personer inom organisationen har ett särskilt ansvar för hållbarhetsarbetet och hur har detta kommunicerats?	Som nämnt i Fråga 15 så har Kvalitets- och Miljöchef samt VD ett särskilt ansvar för hållbarhetsarbetet inom First Cargo. Kvalitets- och miljöchef har ett sammankallande ansvar och sköter ISO revisioner internt, samt kontaktperson mot RISE och SamCert. VD har ett övergripande hållbarhetsansvar och ansvarar bland annat för att affärsplan och hållbarhetsmål är uppdaterade. Internt kommuniceras hållbarhetsansvar och arbete ut genom månadsbrev, kickoffar varje höst, internrevisioner av kvalitets- och miljöpolicy samt medarbetarsamtal. Externt kommuniceras det ut via hemsidan samt direktkommunikation och möten med kunder och leverantörer. Vi tar varje chans vi får att kommunicera våra rättvise och hållbarhetsvärderingar till intressenter och att visa en mänsklig sida.	Ingen förändring
<p>PORTALFRÅGA C Beskriv organisationens planering, det vill säga vilka av de globala mål och delmål för hållbar utveckling som organisationen har valt samt hur dessa</p>	<p>Eventuell sammanfattning av portalfråga C: Beskriv organisationens planering, det vill säga vilka av de globala mål och delmål för hållbar utveckling som organisationen har valt samt hur dessa val har gått till. 4.4 Planering</p>		

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
<p>val har gått till</p> <p>4.4 Planering</p>	<p>Fråga 17: Hur synliggörs hållbarhetsperspektivet i organisationens strategi?</p>	<p>Vårt hållbarhetsarbete utformas av den så kallade Filippa K modellen som kommuniceras ut internt och externt genom vår affärsplan och ISO 14001 miljöpolicy. Det handlar först och främst om att minimera bränsleförbrukningen under transporterna, då transportutsläpp utgör den största delen av vår miljöpåverkan. Därför är en viktig del i vår strategi att minimera vår miljöpåverkan relaterat till att arbeta med att ständigt förbättra vår relation med åkerier. Vi försöker att hjälpa dem med att tanka mer miljövänligt och renare bränsle genom att kompensera åkerier att tanka svenskt diesel. Detta är bättre för alla intressenter på kort och lång sikt då motorerna mår bättre och gör av med mindre bränsle. Utöver det arbetar vi med ständig kommunikation med våra kunder, där vi kommunicerar ut de miljömässiga fördelarna med att köra med First Cargo. Exempelvis att vi kan uppnå högre fyllnadsgrader, har färre tomkörningar, optimerad samlastning och använder mer hållbart bränsle. I många fall är vår strategi att hålla en dialog med kunderna för att visa att vi är intresserade av hållbarhetsfrågor och inte enbart av att transportera deras gods. Vi tar själva kontakt med kunder och ställer frågor snarare än att vänta på att andra ska kontakta oss och ta initiativ.</p>	<p>Ingen förändring</p>
	<p>Fråga 18: Hur och när sker inhämtningen av intressenternas förväntningar och synpunkter? (Se SS-EN ISO 26000:2021, 5.3 och 7.5.4.)</p>	<p>(Se SS-EN ISO 26000:2021, 5.3 och 7.5.4.) Förutom de uppgifter vi sammanställer med våra intressenter i samband med våra övriga standarder som ISO9000/14000 läggs stor fokus på att framhäva "nyttan" med ISO 26000. Vi har sedan Q3 2021 informerat om vårt pågående arbete med ISO 26000, pratar med alla våra intressenter om FNs Globala mål och hur vi identifierat våra prioriterade mål. Allt faller tillbaka på att vi respekterar våra intressenters intressen se separat dokument enligt 5.3.2 i standarden. Kundnöjdhetsundersökning sker varje år. Se Mål 15.</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 19: Hur hanteras risker och möjligheter som har identifierats i hållbarhetsarbetet?</p>	<p>När en risk eller möjlighet uppdagas i hållbarhetsarbetet försöker vi anpassa oss snabbt. Vår primära risk inom hållbarhetsarbetet är att allt vi gör har en miljöpåverkan. Dessa risker har identifierats som bland annat utsläpp av fossila bränslen, trafikbildning, buller, slitage mm. Vi vill vara medvetna om vilka risker som finns och vara förberedda att lösa eventuella problem som uppstår. Beroende på riskens karaktär så bestämmer vi i KMA gruppen vem som "äger" frågan och om det räcker att risken är identifierad eller om åtgärder måste vidtas. När det gäller möjligheter så ska de utnyttjas så snabbt som möjligt. Allt vi kan försöka ändra till det bättre ska skyndsamt genomföras. Det har identifierats stora möjligheter inom t ex mer hållbar transportplanering och ruttoptimering. När en risk blir identifierad skall detta tas upp snarast möjligt med närmaste chef som tar ett eget beslut eller tar med detta med ledningen skyndsamt. Vid behov tas en plan fram. KMA Ledningsgruppen samt i slutändan VD svarar för att vi arbetar enligt ISO 26000, att Handlingsplanen ständigt uppdateras och att de delmål som vi identifierat som relevanta hos oss följs. Vid varje möte undersöker vi om målen bedöms vara fortsatt korrekt identifierade samt om de behöver justeras och/eller ansvarsfördelningen skall ändras. Tillsammans med alla våra intressenter driver vi målet om att maximera vårt bidrag till en hållbar utveckling med transparenta och rättvisa villkor för alla våra samarbetspartner.</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 20: Beskriv hur organisationen minimerar risker med fokus på leverantörskedjan, till exempel i länder med hög korruptionsrisk eller när det gäller brott mot mänskliga rättigheter.	Vi minimerar risker i leverantörskedjan genom att ha handplockade partners utomlands, vårt dotterbolag i Madrid samt fasta leverantörer av transporttjänster. Således kan vi säkerställa att de arbetar på ett sätt som är acceptabelt sett till hållbarhet och socialt ansvarstagande. När det gäller länder där risken är högre för brottslighet och att inte följa de mänskliga rättigheterna har vi vårt medlemskap i GLA att falla tillbaka på. Detta då det finns möjlighet att ta upp frågor till diskussion på GLA möten om det finns osäkerheter om hur något fungerar i ett visst land gällande utförande av transporter. Det kan vara så att det är flera som har samma misstankar och då kan GLA efterfråga en åtgärdsplan och förklaring, där det kan leda till exkludering om företaget i fråga inte kan upprätthålla de avtal, regler och mänskliga rättigheterna. På det viset minskar vi risken för att råka ut för korrupta mellanhänder och brottslighet. Se CoC.	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendecklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 21: Hur säkerställer organisationen kunskap och efterlevnad om gällande lagar, andra krav och internationella uppförandenormer i de länder som omfattas av denna egendecklaration?	Vi säkerställer kunskap och efterlevnad av lagar, krav och internationella uppförandenormer genom att vi väljer vilka vi arbetar med, i form av handplockade ombud. Vi har daglig kontakt med chaufförer, ombud, ombudens kunder m fl och om det är något som verkar misstänksamt frågar vi genast efter en förklaring. Genom att vi transporterar gods i egen regi tar vi också ett stort ansvar och kontroll över värdekedjan. Egendecklarationen omfattar först och främst de länder där vi är fraktförare och har ett övergripande ansvar över transporten. Det vill säga när vi ansvarar för leveransen från dörr till dörr- att den kommer fram till kunden. Sett till vem som har ansvar vilka delar under transporten gäller leveransklausuler och Incoterms. Dels hjälper GLA oss att vara uppdaterade på lagar och lokala bestämmelser i medlemsländerna. First Cargo prenumererar på laguppdateringar, 2 gånger om året se dokument "Lagar och andra krav". Laglistan går igenom på KMA möten, om det är nya lagar som berör verksamheten så skickas denna ut till all personal. I laglistan finns en kolumn "hur berörs företaget", samt CoC.	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 22: Vilka av de globala målen för hållbar utveckling, både mål och delmål, har identifierats och valts ut? Beskriv också hur denna maximeringsanalys (se 3.1) har gått till.</p>	<p>Alla 17 globala mål värderas som jätteviktiga, men för vår organisation har vi specifikt valt att prioritera följande mål och delmål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3. God hälsa och välbefinnande (3.6) - 5. Jämställdhet (5.5) - 7. Hållbar energi för alla (7.2) - 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt (8.6, 8.8) - 10. Minskad ojämlikhet (10.3) - 13. Bekämpa klimatförändringarna (13.3) - 16. Fredliga och inkluderande samhällen (16.5) - 17. Genomförande och globalt partnerskap (17.16) <p>Maximeringsanalysen och prioriteringen av de ovan utvalda mål- och delmålen gjordes genom en intern workshop. Vi gick igenom samtliga av de 17 målen och avgjorde vilka som var relaterade till våra aktiviteter, där vi kunde ha en påverkan samt där det fanns stor utvecklingspotential i vårt hållbarhetsarbete. Sedan gick vi igenom delmålen för de åtta prioriterade målen och valde på samma sätt ut vilka av delmålen som var relevanta och där vi kunde påverka. Resultatet av maximeringsanalysen finns presenterat i Bilaga B, tillsammans med en utvärdering av de prioriterade delmålen i förhållande till hur brådskande det är tillsammans med vår kunskap om delmålet.</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 23: Vilka handlingsplaner har tagits fram utifrån de mål och delmål som valts bland de globala målen för hållbar utveckling?	<p>Våra prioriterade mål och delmål är tydliga i affärsplanen och våra ledningssystem. Handlingsplanen i ISO 26000 är ett kompletterande dokument till Egendeklarationen och har mer hands-on-betydelse. Vi ser fler och fler kopplingar mellan de 3 ISO-systemen och kommer att samköra dem mer, t ex när vi prioriterar om vår Handlingsplan. Vid internrevision i ISO 9001 och 14001 i juli 2024 fick vi rådet att fokusera mer på våra intressenter, framför allt leverantörerna. Dessa är i mångt och mycket nyckeln till hållbarare transporter, och kan både "hjälpa och stjälpas" oss. Därför planerar vi att skärpa vår årliga leverantörsundersökning ytterligare, med tydligare krav på underlag som styrker uppgifter. Vi kommer även att börja påverka leverantörer att byta till hållbara bränslen, ibland efter påtryckning från större kunder. Men – vi avser också att erbjuda leverantörerna stöd i processen, via möten/diskussioner och informationsmaterial. Vi har fortsatt för avsikt att upp hållbarare transporter tillsammans med våra intressenter. Vi är inne i en process där dessa punkter ska formuleras och prioriteras i Handlingsplanen, och detta kan ske först efter KMA-mötet i Q3 den 16/9.</p>	Måste besvaras årligen
	Fråga 24: Hur har de utvalda målen och delmålen från de globala målen för hållbar utveckling integrerats med organisationens övriga mål och verksamhetsplaner?	Målen är naturligt integrerade i organisationen, men ett ständigt integrationsarbete pågår. Allt eftersom kommer ISO 26000 arbetet att inkluderas i vår kvalitets- och miljöpolicy, med uppföljning varje år, baserat på uppdatering av handlingsplanen.	Ingen förändring
	Fråga 25: Hur ser ansvarsfördelningen för de globala målen för hållbar utveckling ut inom organisationen? Ange ansvarsfördelningen utifrån relevanta funktioner och nivåer.	Alla som arbetar på First Cargo har ett personligt ansvar att arbeta enligt våra principer. Yttersta ansvaret för hållbarhetsfrågor och att säkerställa att vårt arbete för socialt ansvarstagande efterlevs, har kvalitets/miljö-chef och VD.	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 26: Beskriv eventuella andra mål och handlingsplaner utifrån prioriterade delområden i SS-EN ISO 26000:2021 som inte omfattas av svar på fråga 22 till 25, men som besvarats under fråga 11.	Mål som är prioriterade enligt ISO 26000:2021 men som inte täcks av de valda globala målen och delmålen i fråga 11 är framför allt: Konkurrens på lika villkor (6.6.4), Hållbar konsumtion (6.7.5) samt Sociala investeringar (6.8.9). Dessa ingick/täcktes inte av maximeringsanalysen av de globala målen då det antingen inte fanns ett direkt kopplat mål inom samma område, eller att de formulerades på en överstatlig nivå. De ansågs i dessa fall inte vara applicerbara och anpassade till våra aktiviteter. Samtliga prioriterade ISO-del mål och delmål av de globala målen för hållbar utveckling går att återfinna i handlingsplanen.	Ingen förändring
<p>PORTALFRÅGA D Beskriv organisationens stödstrukturer för hållbarhetsarbetet</p> <p>4.5 Stöd</p>	<p>Eventuell sammanfattning av portalfråga D</p> <p>Fråga 27: Hur säkerställs att nödvändiga resurser, ekonomiska resurser och personalresurser, finns tillgängliga för att bedriva arbetet?</p>	KMA-gruppen prioriterar resurser och föreslår till ledningen hur dessa ska fördelas. Q3 och Q4 2024 får vi en ny VD inom First Cargo, och hans placering blir i Malmö. Ledningsgruppen ska omformas, därefter beslutas om KMA-gruppen kommer förändras. Vi strävar efter att ha back-up lösningar för alla tjänster.	Måste besvaras årligen

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 28: Vilken kompetensutveckling har genomförts det senaste året inom hållbarhetsområdet?	<p>Vår KMA-ansvariga (sedan Q2 2024) tar med hållbarhetsinformation i genomgången av KMA-handboken med nyanställda.</p> <p>KMA-ansvarig skickar kontinuerligt ut mail till hela personalen om nyheter och fördjupningar på hållbarhetsområdet, med fokus på transporter. Dessutom diskuteras frågorna ofta över lunchborden.</p> <p>Säljavdelningen får fortlöpande information och presentationsmaterial om våra satsningar på t ex insetts för hållbara drivmedel, av KMA-ansvarig.</p> <p>Vår nya KMA-ansvariga (fr o m Q2) gick en 2-dagars ISO 14001-kurs hos Canea i Q1, och vidareutbildar sig fortlöpande genom seminarier och kortare kurser inom hållbarhetsområdet, samt förmedlar high-lights till kollegorna, bl a vid den årliga personalkonferensen.</p>	Måste besvaras årligen

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 29: Vilken kompetensutveckling planeras under de kommande 24 månaderna inom hållbarhetsområdet?	<p>En kompetensmatris är framtagen av KMA-gruppen och uppdateras av kvalitetschefen. Flera medarbetare uppdaterar sig genom fortlöpande bevakning av aktuella frågor genom seminarier/webbinarier, fackpress och digitala nyhetsbrev. Några behöver mer praktiska kurser i metodik och system och kommer att gå sådana kommande året. Exempel på detta är arbetsmiljökurs, SamCert-introduktion, ISO-kurs, Tullgenomgång och fördjupning i Teams. Se även fråga 28.</p> <p>Under 2024-2025 kommer vi att samordna viss kompetensutveckling med våra ägare BHS Logistics i Danmark, planer för detta är inte klara ännu. Vi siktar även på att tillsammans med både BHS och våra revisorer gå in i arbetet med CSRD.</p> <p>Hela personalen är inbokad för information om cybersäkerhet, med vår IT-leverantör, i Q3.</p> <p>Ekonomichefen är inbokad på en kurs i CSRD i årsrapporten, i Q3.</p> <p>KMA-ansvarig planerar att genomgå CSRD-kurs.</p> <p>KMA-gruppen lyfter kompetensbehovet under mötet i Q1.</p>	Måste besvaras årligen

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 30: Vilken insyn ges intressenter i hållbarhetsarbetet? Beskriv metoden för intressentdialog.</p>	<p>Vi fortsätter betona vårt hållbarhetsarbete för både nya och gamla kunder och leverantörer.</p> <p>I början av året publicerade vi vår nya undersida på webben: Sustainability, där vi tar upp de olika systemen vi jobbar i och ger exempel på hur vi omsätter ord i handling.</p> <p>Fler och fler kunder vill ha statistik på utsläppen av sina transporter, eller vill veta mer om vårt hållbarhetsarbete på First Cargo. KMA-ansvarig deltar i större utsträckning i kundmöten och har fler direktkontakter med kunder angående deras rapportering och allmänna frågor kring First Cargos hållbarhetsarbete.</p> <p>KMA-ansvarig har kontakt med fler leverantörer, för att hitta lösningar inom hållbarare transporter, t ex genom byte av drivmedel. Vi betonar ofta vikten av att vi tillsammans med våra leverantörer ska skapa hållbarare transporter.</p>	<p>Måste besvaras årligen</p>
	<p>Fråga 31: Hur kommuniceras organisationens arbete avseende samhällsansvar och bidrag vad gäller de globala målen för hållbar utveckling? När utvärderas kommunikationssättet och när ändrades detta senast?</p>	<p>Vi har tagit ett samhällsansvar och engagemang i alla år vi varit verksamma då det utgör en viktig del av våra värderingar. Vi har försökt att göra så mycket vi kan genom social sponsring och att hjälpa till med transporter för mindre bemedlade personer eller organisationer. Tidigare har vi inte sett behovet av att kommunicera ut vårt arbete med socialt ansvarstagande mer än internt på möten och i vår affärsplan. Detta då vi inte har ansett det vara viktigt att framhäva oss själva och få publicitet, utan vi har snarare velat ”verka men inte synas”. Nu i och med egendeklarationen av ISO 26000 förstår vi att det är viktigt att kommunicera ut det goda vi gör för att sprida kunskap om vad man kan göra och föregå med ett gott exempel. Kommunikationssättet har utvärderats i samband med ISO 26000-arbetet och kommer att ändras till att vi kommunicerar ut det vi gör externt.</p>	<p>Ingen förändring</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 32: Om något område har valts bort i kommunikationen, till exempel med hänsyn till organisationens eller intressenters behov av integritet, förklara varför.</p>	<p>Tidigare år har First Cargo oftast valt bort att – som man sagt – ”skryta med sitt hållbarhetsarbete”, att verka men inte synas har varit lite av en paroll. Kommentar: Nu ser vi snarare att vi kan inspirera och påverka andra att ta steg i hållbar riktning, genom att berätta vad vi själva gör. Det här ger oss inte bara nöjdare kunder, utan även en stolthet hos både vår egen personal och leverantörers. Särskilt vårt arbete kring socialt ansvarstagande tas emot mycket positivt.</p> <p>Vi berättar gärna hur skapar en bra miljö för chaufförerna vid vårt Göteborgskontor, med faciliteter och trygg övernattningslösning tack vare låsta grindar.</p>	<p>Måste besvaras årligen</p>
	<p>Fråga 33: Beskriv verksamhetsstyrningen, inklusive styrmekanismer för arbetet med samhällsansvar och bidraget till de globala målen för hållbar utveckling.</p>	<p>Vår ståndpunkt är att allt arbete som utförs på kort, medellång och lång sikt ska bedrivas med hållbarhet i beaktande. Styrelsen fattar beslut om företagets långsiktiga inriktning i alla frågor. Detta förmedlas sedan via ledningsgruppen/KMA-gruppen ut i organisationen. Ledningsgruppen fördelar ansvarsfrågorna till respektive avdelning, så som Ekonomi, Kvalitet, Miljö och Arbetsmiljö samt HR. Avstämningar redovisas årsvis. Konkreta miljömål som till exempel utsläppsminskningar redovisas oftare.</p>	<p>Ingen förändring</p>
<p>PORTALFRÅGA E Beskriv organisationens aktiviteter för</p>	<p>Eventuell sammanfattning av portalfråga E: Beskriv organisationens aktiviteter för samhällsansvar under</p>		

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
<p>socialansvar under perioden och för att nå satta mål för hållbar utveckling</p> <p>4.6 Verksamhet</p>	<p>Fråga 34: Beskriv organisationens genomförda och pågående aktiviteter utifrån prioriterade delområden i SS-EN ISO 26000:2021 (se fråga 10 till 12).</p>	<p>Nedan följer exempel på våra aktiviteter relaterat till målen: Vi har 2024 infört årliga leverantörsutvärderingar (i s f vartannat år) och där tar vi hänsyn till punkter 1,2,3 och 4 nedan. Vår Code of Conduct är kommunicerad till personalen och våra fasta åkare.</p> <p>1. Mänskliga rättigheter (6.3.7, 6.3.10):</p> <p>Personalens rättigheter: vårt jämställdhetsarbete fortgår, och vi har anställt ytterligare en kvinnlig chef under året. Den årliga personalenkäten visar vilka områden vi behöver prioritera för att förhindra missförhållanden. Vi påminner ofta internt om att "vi kör inte vad som helst för vem som helst" – eller på vilket sätt som helst!</p> <p>Leverantörer: Vi kommunicerar som vanligt våra kärnvärderingar och kontrollerar aktörerna så långt vi förmår, t ex genom den årliga leverantörsundersökningen. Chaufförerna får liksom tidigare bra faciliteter på First Cargo Göteborg, och vi påminner våra större kunder om att även de kan göra mer för chaufförerna.</p> <p>2. Arbetsförhållanden (6.4.3, 6.4.4, 6.4.5, 6.4.6, 6.4.7):.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vi eftersträvar minimum eller bättre villkor än vad avtal föreskriver, och jämför oss då med Unionen; https://www.unionen.se/branschdelegationer/transport. • Automatisering av fakturahanteringen fortsätter • Ekonomiavdelningen har omorganiserats • I Q1 2024 fick personalen ytterligare en försäkring: Trygg hälsa • Nytt säljstöd, samma som våra danska ägare har, införs Q3 2024 • Hybrid/distansarbete möjliggörs i viss mån 	<p>Måste besvaras årligen</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 35: Beskriv organisationens eventuella ytterligare genomförda och pågående aktiviteter utifrån valda mål och delmål bland de globala målen för hållbar utveckling (se fråga 22 och 23).</p>	<p>Nedan följer exempel på aktiviteter relaterat till målen, vilka ingår i vår Handlingsplan för prioriterade mål:</p> <p>3. God hälsa och välbefinnande (3.6, 3.9): First Cargo arbetar för god fysisk och psykisk hälsa. Vi lägger fortsatt stor vikt vid arbetsplatsmiljön vad gäller ergonomi. Friskvårdsbidraget är 5000 kr/år. Vår personalenkät ger oss indikationer på vilka områden vi behöver fokusera på framåt, t ex inom ledarskap och arbetsfördelning. Årets personalkonferens i november förläggs till det nya kontoret i Malmö, där tillfälle ges att diskutera vad som behöver förbättras med tanke på personalens välbefinnande. KMA-ansvarig siktar på att införa mätning av korta och långa sjukskrivningar, för att följa upp detta över tid. Vad gäller chaufförer, så är vi fortfarande oss veterligt unika i vår satsning på att ge dem en rad faciliteter vid kontoret i Göteborg.</p> <p>5. Jämställdhet (5.5): Vårt jämställdhetsarbete fortsätter, och vi har i Q3 2024 en jämställd ledningsgrupp; 2 kvinnor och 2 män. I personalen är fördelningen fortsatt 11 kvinnor och 14 män. Styrelsen konstitueras av våra ägare BHS Logistics och ligger utanför vår påverkan.</p> <p>7. Hållbar energi för alla (7.2): Efter att Sverige sänkte den högre reduktionsplikten 1/1 2024, fortsätter vi även göra vad vi kan för att sänka utsläppen av CO2 i vår värdekedja. Vid årsskiftet satsade vi på tekniksprång vid oljeplattformar i Indonesien, och fick ner utsläppen med drygt 200 ton CO2 genom vårt köp.</p>	<p>Måste besvaras årligen</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 36: Vilka samarbeten och partnerskap har organisationen inom hållbarhetsområdet?	Vi har samarbete med SamCert som är vår internrevisor. Vissa kunder och leverantörer samt andra intressenter ber oss om hjälp och ställer frågor om hur vi arbetar med hållbarhet. Vi har som inställning att man kan lära mycket av varandra genom att samarbeta i viktiga frågor. Stora delen av de initiativ vi arbetar med är våra egna, via styrelsen och ledningsgruppen. Där tar vi beslut om kontakt med intressenter som är relevanta för ett samarbete. I dagsläget samverkar vi med bland andra Handelskammaren i Göteborg och Malmö, Business Region Göteborg, Nattvandrarerna, Ågrenska och Nolltolerans mot mobbning för att bidra till lokalsamhällena.	Ingen förändring
	Fråga 37: Beskriv organisationens beredskap och agerande vid nödlägen och i fråga om krishantering inom hållbarhetsområdet.	Vi verkar för en medvetenhet inom organisationen för miljöförändringar, naturkatastrofer och andra externa hot, såväl kortsiktiga som långsiktiga. Covid-19 pandemin har fått oss att tänka på ytterligare nya situationer som kan uppstå. Utmaningen är att sätta detta på pränt då vi har tusentals transporter per månad med åtföljande möjliga problem, risker och lösningar. Mycket handlar om att vara flexibel, lära sig av tidigare situationer och att ta in och dela med sig av information till berörda parter. Således bygger vi upp en beredskap genom en kunskapsbank och informationsdelande till relevanta intressenter i värdekedjan. I vår affärsplan finns en omvärldsanalys och SWOT-analys som beskriver de huvudsakliga externa hot vi har identifierat.	Ingen förändring
PORTALFRÅGA F	Eventuell sammanfattning av portalfråga F		

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
Beskriv organisationens sätt att utvärdera sitt hållbarhetsarbete 4.7 Utvärdering av prestanda	Fråga 38: Vilka mätetal används för att visa lägesstatusen på hållbarhetsarbetet? Hur följs de prioriterade delområdena upp?	Ett av de primära hållbarhetsmålen inom företaget är relaterat till våra utsläpp och First Cargo-modellen. Här mäts lägesstatusen genom att räkna på det vi inte släpper ut, vilket är ett strategiskt miljömål och kan återfinnas i Affärsplanen. Övriga mål och deras mätetal relaterat till ekonomi, kvalitet, miljö och socialt ansvarstagande finns beskrivna mer ingående i affärsplanen samt i handlingsplanen för prioriterade delmål.	Ingen förändring
	Fråga 39: Har organisationen valt att använda någon/några av de indikatorer som är kopplade till de valda globala mål (och delmål) för hållbar utveckling? I så fall vilka?	Nej, vi har inte valt att använda oss av några av indikatorerna då de ansågs vara för övergripande relaterat till våra aktiviteter och för att mäta våra satta hållbarhetsmål. Vi definierar våra egna mätetal och indikatorer enligt SMART principerna för formulering och uppföljning av målen.	Ingen förändring

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 40: Hur såg resultaten ut för de valda globala mål för hållbar utveckling vid den senaste mätningen?	<p>Det senaste året har vi nått goda resultat inom flera mål;</p> <p>Klimatpåverkan i vår värdekedja: [6.5 Miljö] Vi har fortsatt att minska vår påverkan genom utsläpp av växthusgaser, dels genom teknik-insetts, dels genom bränsle-insetts med RME. Flera leverantörer satsar på el eller HVO100. KMA-ansvarig ansvarar fr o m i år för inköp av giveaways, samt ansvarar för kontakterna med vår fastighetsvärd. KMA-ansvarig tillfrågas även vid köp av t ex möbler o likn.</p> <p>Kommunikation externt: Vi har publicerat en hållbarhetssida på vår webb i början av 2024, där vi berättar hur vi arbetar med frågorna. Där hittar man även vår Egendeklaration. Vi lyfter då och då vårt hållbarhetsarbete i sociala medier och nyhetsbrev, bland annat presenterar vi de projekt och organisationer vi stöttar.</p> <p>Organisation: [5.5 Jämställdhet] Vi har en jämställd ledningsgrupp (2 män och 2 kvinnor), och fortsatt en jämn köns- och åldersfördelning bland personalen. Ny VD kommer 1/9, med placering i Malmö.</p>	Måste besvaras årligen

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	<p>Fråga 41: Vad visade den senaste uppföljningen av organisationens övriga hållbarhetsmål? (Se SS-EN ISO 26000:2021, 7.4.2.)</p>	<p>Internrevisionen i ISO 9001 och 14001 i juli visade att vi god kontroll på våra processer, metoder och dokument. En uppmaning var dock att vi bör formulera om kvalitetsmålen, så att inte blir desamma som våra ekonomiska mål.</p> <p>Det är vår strävan att sätta våra klimatmål i relation till något tangerbart, t ex fraktad vikt och sträcka. Vi har antagit Fossilfritt Sveriges utmaning om fossilfria transporter inom Sverige år 2030, och detta ska uppnås genom gott samarbete med våra leverantörer – åkarna. Vi är på väg, men alla går inte riktigt i samma takt...</p> <p>Vid ordinarie revision i ISO 9001 och 14001 framkom att det är svårt att hitta livscykelperspektiv i våra miljömål. Vi kommer att påbörja processen med att ändra på detta inom kort. I senaste leverantörsundersökningen hade vi bilagt exempel på cirkularitet inom transportföretag, men ytterst få respondenter svarade på frågor om cirkularitet. Denna fråga behöver göras mer begriplig och jordnära för leverantörerna.</p> <p>Sammanfattningsvis kan vi notera att det mesta hållbarhetsarbetet går åt rätt håll. Antalet kunder som efterfrågar hållbarhet ökar och antalet leverantörer som visar intresse och vill ställa om fordonsparkerna likaså. Vår egen personal är medveten, oavsett intressegrad, om de viktigaste frågorna och inser att de kan göra skillnad.</p>	<p>Måste besvaras årligen</p>
	<p>Fråga 42: Har internrevision genomförts på den egna organisationen och har eventuella avvikelser hanterats?</p>	<p>Internrevision för ISO 9001 och 14001 genomfördes 3/7, genom SamCert. Ordinarie revision i dessa system sker 4/9.</p> <p>För ISO 26000 har ingen internrevision genomförts. KMA-ansvarig har dock haft möte med Verify i augusti, i förberedande syfte.</p> <p>Avvikelser hanteras som tidigare fortlöpande i KMA-gruppen.</p>	<p>Måste besvaras årligen</p>

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeklarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 43: Har revision hos eller av intressenter, eller båda, genomförts? Har eventuella avvikelser hanterats?	Vi har inte genomfört någon formell revision hos intressenter senaste året. Vår leverantörsundersökning ger oss dock en god lägesbild.	Måste besvaras årligen
	Fråga 44: Vilka hållbarhetsmål har satts för den kommande perioden (till exempel 12-månadersperiod)?	<p>Inför Q4 2024 och 2025 är inte alla mål satta, då vi behöver synkronisera dem med våra ägare BHS. Lokalt har vi flera nya mät mål;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Energiåtgång i fastigheten ska börja rapporteras, och vi rapporterar vår del (i kvm) av den - Avfalls- och återvinningsmängder ska börja rapporteras, och vi rapporterar då dessa i förhållande till antal personal - Våra Scope1-utsläpp från tjänsteresor ska mätas - Våra totala utsläpp i Scope3 ska estimeras - Vi siktar på att införa en resepolicy för tjänsteresor 2025 - Vi strävar efter att uppnå fossilfria transporter inrikes Sverige till 2030 - Vi fortsätter efterfråga antalet Euro6-fordon hos leverantörerna i leverantörsundersökningen, nästa år även antalet el-fordon - Möjliga framtida mål är bl a faciliteter för chaufförer även i Malmö, samt personalrepresentation i styrelsen 	Måste besvaras årligen
	Fråga 45: Har det skett omprioriteringar i hållbarhetsarbetet och i så fall vilka?	<ul style="list-style-type: none"> - Våra kunder (framför allt de större) tycker hållbarhetsarbete är viktigt och uppskattar att vi arbetar med detta, enligt årets kundenkät - I och med skrotningen av den höga reduktionsplikten, styrde vi om vår CO2-reducering till sk insetts-lösningar, dels tekniklösningar via STX Group och dels biodiesel, RME via Energifabriken. Detta för att inte tappa fart i vårt klimatarbete. Vi har tvärtom reducerat CO2-utsläpp i högre grad senaste året, genom sk insetts. - Vi har under året deltagit i Klimatlöftet via Västsvenska Handelskammaren, och därigenom bl a antagit löftet Fossilfria inrikestransporter 2030, via Fossilfritt Sverige. 	Måste besvaras årligen

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
	Fråga 46: Vilka slutsatser drar ledningen om hållbarhetsarbetets resultat och effektivitet?	<p>Ledningen konstaterar att vi gjort – och kommer att göra - många förändringar på kort tid, och nu behöver prioritera att upprätthålla våra goda resultat. Vi ser att påtryckningar på fastighetsvärden lett till flera positiva förändringar. Vår personal har en ökad medvetenhet kring miljö- och hållbarhetsfrågor, och detsamma gäller övriga intressenter, inte minst kunder. Nu gäller det att fortsätta på den inslagna vägen och se till är hållbart blir "business as usual". Detta kräver att vi håller koll, mäter och jämför över tid. Vi ser potential att effektivisera metoderna för att få fram tydligare data över vår påverkan. Slutligen behöver KMA-gruppen utvidgas och förnyas. Med en KMA-grupp bestående av deltagare från varje avdelning, får vi bättre helhetsbild av situationen och vad som behöver och kan göras. Vi tar något steg i taget. KMA-arbetet blir i och med den nya KMA-ansvariga mer samlat och synergier mellan de tre ISO-systemen blir tydligare.</p> <p>KMA-ansvarig håller i leverantörsundersökningen och kundenkäten, och har därmed en god överblick över vår värdekedja.</p> <p>Internrevisionen i ISO 9001 och 14001 är ett bra komplement till den större revisionen, och KMA-handboken ger oss ett arkiv för aktuella handlingar samt underlag för KMA-mötenas upplägg.</p>	Måste besvaras årligen
	Fråga 47: Finns det sakfrågor enligt lag som faller under föreskrivet innehåll för hållbarhetsrapportering som inte hanterats i denna egendeclaration? Om ja, vilka och hur har dessa frågor hanterats?	Ingen förändring från föregående år.	Måste besvaras årligen
PORTALFRÅGA G	Eventuell sammanfattning av portalfråga G		

2024-09-19

Portalfråga	Fråga SIS/TS 2:2021	Svar samt eventuella referenser	Ingen förändring sedan senaste egendeclarationen inkl. spårbarhet till utgåva
<p>Beskriv organisationens ständiga förbättringsarbete</p> <p>4.8 Förbättringar</p>	<p>Fråga 48: Vilken metod har använts för att identifiera, styra och följa upp förbättringar?</p>	<p>Vi är certifierade enligt ISO 9001 och ISO 14001 där vi beskriver olika processer för att ständigt förbättra verksamheten. Ledningen är ytterst ansvarig för uppföljning och förbättringar. Operativt dokument för ständiga förbättringar inom hållbarhetsområdet är Handlingsplanen för prioriterade mål.</p>	<p>Ingen förändring</p>
	<p>Fråga 49: Utöver hållbarhetsmålen, har det skett några ytterligare förbättringar?</p>	<p>Kommande året kommer omorganisationer att ske, och KMA-gruppen kommer troligen förändras i takt med detta. Viss synkronisering med vårt danska ägarbolag kommer också ske, och First Cargo kommer att involveras i deras CSRD-arbete såtillvida att BHS behöver uppgifter/rapporter från oss. Vi kan, genom vårt arbete med ISO 26000, bistå med underlag som t ex väsentlighetsanalys, intressentanalys mm till våra ägare.</p> <p>Vårt arbete gentemot kunder som har hållbarhetskrav på oss går framåt, och vi arbetar fortsatt med information och beräkningar.</p> <p>Leverantörerna är en nyckel till framgång i vårt hållbarhetsarbete, och vi strävar efter att jobba mer tillsammans med dem för att hitta hållbarare alternativ t ex till fossila drivmedel.</p>	<p>Måste besvaras årligen</p>
	<p>Fråga 50: Hur hanteras och används klagomål från intressenter i det ständiga förbättringsarbetet?</p>	<p>Vi har mätt kundnöjdheten i juni 2024, och den är fortsatt hög. Våra säljare har fortsatt ansvar för att fortlöpande inhämta kundernas synpunkter. Med vår nya säljchef har säljavdelningen numera 2 möten i månaden, när man går "bordet runt" och rapporterar vad som hänt och vad som är på gång. Här kan vi fånga upp både frågor och smärre klagomål, och hantera dem i sin linda.</p> <p>Vad gäller CRM-system, har vi under våren gått över till WebCRM, samma system som BHS (våra danska ägare) har.</p> <p>Vår tidigare kvalitetschef har bytt avdelning till ekonomi, men hanterar fortsatt reklamationer. Vi har en snabb hantering av sådana, och ändrar våra rutiner när det behövs.</p>	<p>Måste besvaras årligen</p>