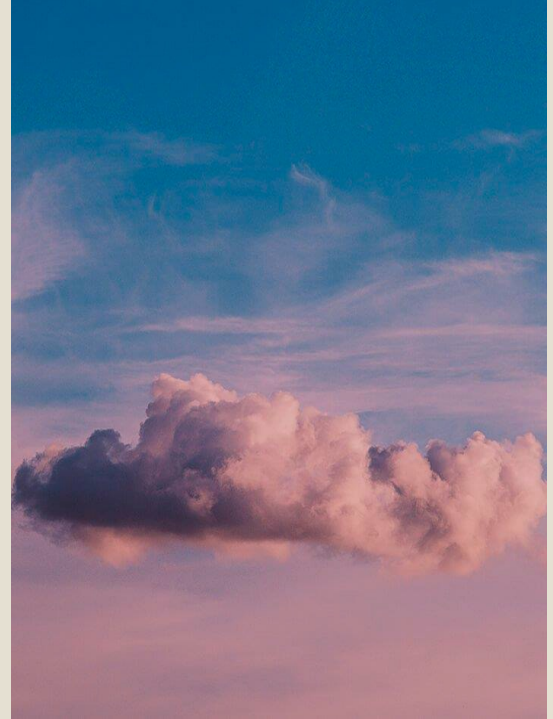


NA-KD OFFSETTING BERICHT

Für Transporte

Nachhaltigkeitsabteilung

Juni 2023



INHALTSVERZEICHNIS

Wie wir Emissionen aus unseren Transporten vermeiden, reduzieren und kompensieren

Anhang 1. Bilanz und Methodik

Anlage 2. Klimaschutz-Roadmap

Anlage 3. NA-KD Offsetting



WIE WIR EMISSIONEN AUS UNSEREN TRANSPORTEN VERMEIDEN, REDUZIEREN UND KOMPENSIEREN

Zu Land, zu Wasser und in der Luft. Alles, was mit Transport zu tun hat, wirkt sich auf die CO₂-Bilanz aus. Mit über zwei Millionen Kunden weltweit ist unser tägliches Versandvolumen ziemlich hoch.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Emissionen unserer Transporte zu reduzieren, wobei wir uns darauf konzentrieren, unsere Transportoptionen am Boden zu halten.

Um die volle Verantwortung zu übernehmen, denken wir über jeden Schritt nach und arbeiten daran, die bestmöglichen Routen und Transportmittel zu finden, die so wenig Emissionen wie möglich verursachen.

Von unseren eingehenden Sendungen über das Lager zu dir bis hin zu Rücksendungen.



SO VERMEIDEN WIR EMISSIONEN

Für unsere eingehenden Transporte stammen unsere größten Emissionen aus der Luftfracht. Um diese Emissionen zu vermeiden, arbeiten wir daran, unseren Produktentwicklungsprozess besser zu strukturieren, um die Fristen einzuhalten, aber den Bedarf an Luftfracht zu reduzieren. Seit 2020 haben wir ein Einkaufsbüro in der Türkei. Die Niederlassung in der Türkei ermöglicht es uns, mehr von unserer Produktion näher an unseren Märkten zu beziehen. Dies reduziert unsere Kilometerleistung und reduziert den Bedarf an Mustern, die an unseren Hauptsitz in Schweden geschickt werden müssen. Um unsere Effizienz zu steigern und die Emissionen weiter zu senken, haben wir auch ein Lager in Landskrona, Schweden, in der Nähe unserer Kunden.

Mit Blick auf die Zukunft werden wir unsere Emissionen weiter senken, indem wir einen größeren Teil unserer Produktion näher an unsere Kunden bringen. Dies ist ein kontinuierlicher, langfristiger Prozess, bei dem auch der Wert bestehender Lieferantenbeziehungen abgewogen wird. Das bedeutet, dass wir möglicherweise vertrauenswürdige, langjährige Zulieferer in China behalten und lieber mit ihnen bei Nachhaltigkeitsinitiativen zusammenarbeiten, als diese Zulieferer zu verlagern.

Wir werden auch Emissionen aus unseren eingehenden Transporten vermeiden, da wir unser Volumen an neuen Produktionen reduzieren.

SO REDUZIEREN WIR EMISSIONEN

Um die Emissionen aus Luftfracht für unsere eingehenden Transporte zu reduzieren, haben wir Züge als Option für den Transport von China nach Europa eingeführt. Züge sind oft schneller als Schiffe und verursachen weniger Emissionen als der Luftverkehr. Neben Zügen haben wir auch eine kombinierte Lösung aus Luft- und Seefracht eingeführt. Diese Lösung verursacht weniger Emissionen, da sie nur den Lufttransport über eine kürzere Strecke nutzt, aber immer noch schneller ist als der reine Seetransport. Wir arbeiten auch daran, unsere Sendungen zu konsolidieren und konnten bisher unsere Konsolidierungsquote aus China erhöhen. Wir fordern unsere Spediteure weiterhin auf, schadstoffarme Transportmöglichkeiten, Elektrofahrzeuge, Wasserstoffkraftstoff usw. anzubieten.

Für unsere Kundenlieferungen, die ausgehenden Transporte, haben wir 2021 in mehreren Märkten fossilfreie Lieferoptionen eingeführt. 2020 hatten wir bereits eine Zusammenarbeit mit Budbee und haben nun auch Instabox, Helthjem in Norwegen und Paack in Großbritannien eingeführt. Wir arbeiten daran, ähnliche Lösungen für weitere wichtige Märkte zu finden. Im Laufe des Jahres 2021 haben wir außerdem die Luftfrachtlieferung für alle Kunden abgeschafft, bei denen der Straßentransport eine praktikable Option war. Unser Ziel ist es, bis 2023 in allen unseren wichtigsten Märkten fossilfreie Lieferungen anzubieten und bis 2030 mindestens 75 % der Sendungen fossilfrei auszuliefern.

WIE WIR EMISSIONEN KOMPAKTIEREN

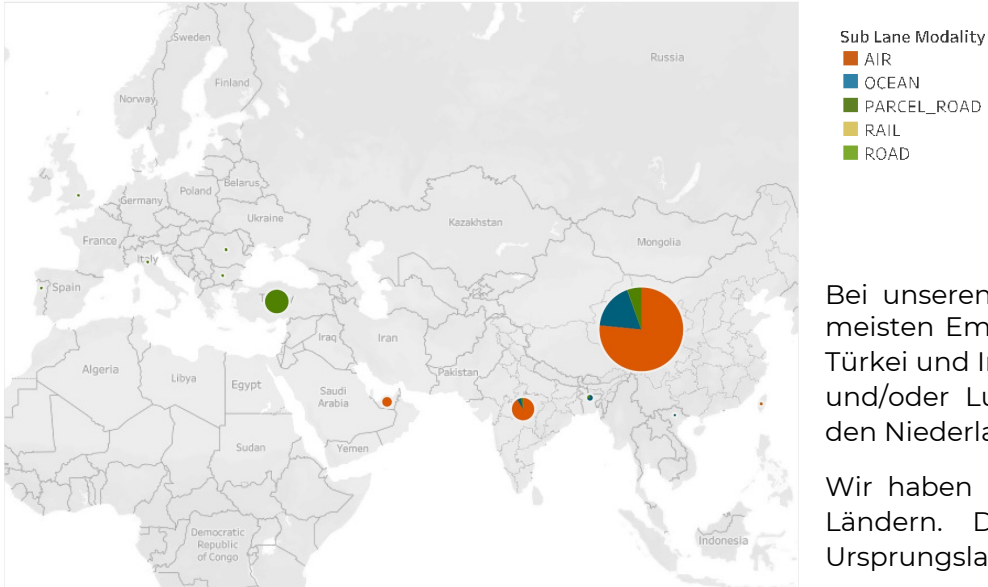
Wir glauben, dass es wichtig ist, dass die Wirtschaftszweige, die heute Emissionen verursachen, Verantwortung übernehmen und die Investitionen beschleunigen, die erforderlich sind, um die globale Erwärmung unter 1,5 Grad zu halten. Dies kann entweder durch Projekte erfolgen, die darauf abzielen, Kohlenstoff aus der Atmosphäre zu entfernen, oder durch Projekte, die darauf abzielen, Emissionen zu vermeiden. Bei NA-KD kompensieren wir seit Ende 2019 alle Emissionen aus unseren Transporten. Dies umfasst den Transport von Lieferanten zu Lagern, von Lagern zu Kunden, NA-KD Circle- Sendungen zwischen Kunden und potenzielle Retouren.

Für jedes Jahr kompensieren wir die volle Menge an Tonnen CO₂e, die durch unseren Transport entstanden sind, durch Investitionen. Wir wählen Projekte in unseren Produktionsländern aus, die den Übergang zu einer fossilfreien Gesellschaft unterstützen sollen. Bisher haben wir in Windkraftprojekte in China, der Türkei und Indien sowie in ein Solarenergieprojekt in Indien investiert.

Unser Verrechnungsprozess ist durch den Gold Standard akkreditiert. Dies ist ein Zertifizierungsprogramm für nicht-staatliche Projekte zur Reduzierung von Emissionen im Rahmen des Clean Development Mechanism (CDM), des Voluntary Carbon Market und anderen Klima- und Entwicklungsinterventionen. Lies den Standard hier. Durch unsere Zusammenarbeit mit Atmoz Consulting AB können wir diese tollen Projekte unterstützen.

WO UNSERE EMISSIONEN ENTSTEHEN

Emissions per origin country

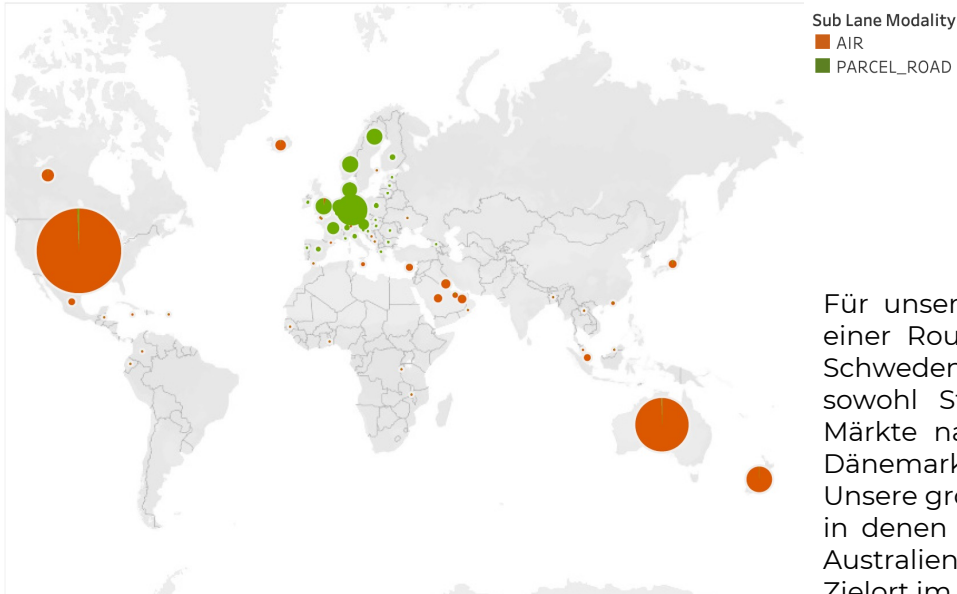


Bei unseren eingehenden Transporten werden die meisten Emissionen auf einer Route von China, der Türkei und Indien über den Straßen-, See-, Schienen- und/oder Luftverkehr zu unseren Lagerhäusern in den Niederlanden und in Schweden verursacht.

Wir haben auch kleinere Mengen aus 32 anderen Ländern. Das Bild zeigt die Emissionen des Ursprungslandes im Jahr 2022.

WO UNSERE EMISSIONEN ENTSTEHEN

Emissions per destination country



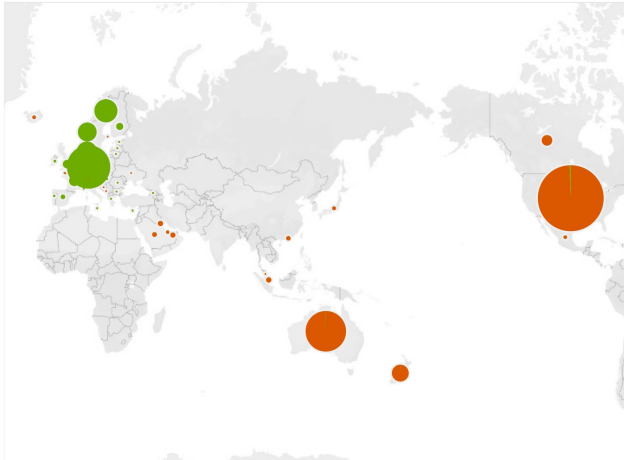
Für unsere ausgehenden Transporte finden Emissionen auf einer Route von unseren Lagern in den Niederlanden und Schweden in die ganze Welt statt. Diese Strecken umfassen sowohl Straßen- als auch Lufttransporte. Unsere größten Märkte nach Volumen sind in Europa, wobei Deutschland, Dänemark, Schweden und Norwegen unsere größten sind. Unsere größten Emissionen finden sich jedoch in den Märkten, in denen wir per Luftfracht versenden, nämlich in den USA, Australien und Neuseeland. Das Bild zeigt die Emissionen pro Zielort im Jahr 2022.

WO UNSERE EMISSIONEN ENTSTEHEN

Unsere Rücksendungen stammen aus denselben Destinationen wie unsere ausgehenden Sendungen und gehen in unser Lager in Polen. Von hier aus haben wir auch interne Transfers zwischen unseren Lagern in Schweden, den Niederlanden und Großbritannien.

Außerdem haben wir interne Muster, die hauptsächlich auf dem Luftweg verschickt werden. Dies sind sowohl Produktentwicklungsmuster als auch Muster, die an unsere Influencer auf der ganzen Welt gesendet werden. Das linke Bild unten zeigt die Herkunft dieser Sendungen und das rechte ihre Zielorte.

Emissions per origin country



Emissions per destination country



Sub Lane Modality

■ AIR

■ PARCEL_ROAD

ANHANG 1.

Bilanz und Methodik

Tabelle 1 – Jährliche Emissionen ab Ausgangspunkt 2020 und später

Scope 3 – Transport und Distribution in CO2e	2020	2021	2022
Luftfracht	7 907,6	6 098	4806
Seefracht	510,6	564	567
Zugfracht	17,1	75	2
Straßengüterverkehr	1 408,1	2 472	1929
Gesamt CO2e	9843	9209	7304

Methodik

Der Kohlenstoff-Fußabdruck für den Ausgangszeitraum wurde in Übereinstimmung mit den Berichtsstandards des Greenhouse Gas (GHG) Protocol (Treibhausgasprotokolls, THG) quantifiziert und berichtet:

- THG-Protokoll Corporate Standard
- THG Protokoll Scope 2 Richtlinie
- THG-Protokoll Corporate Value Chain (Scope 3)

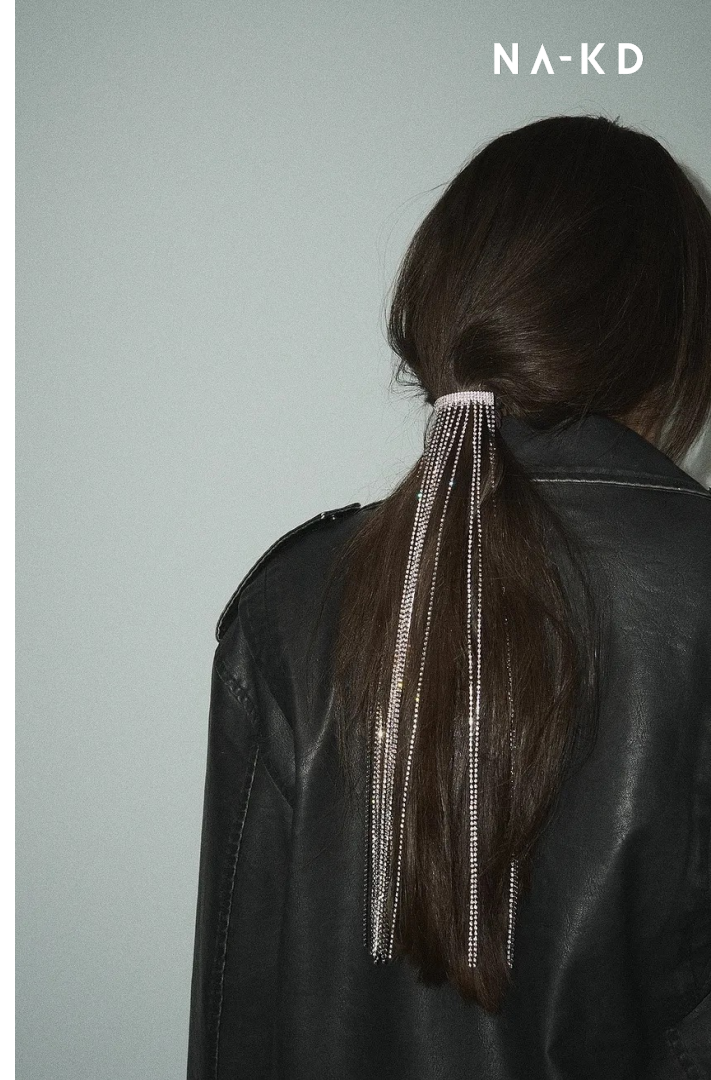
Unsere Klimaberechnung basiert auch auf den Standards, die für die Schwedische Textilinitiative für Klimaschutz (STICA) festgelegt wurden. Die STICA-Richtlinien unterscheiden sich von anderen Normen und haben beispielsweise einen höheren Emissionsfaktor für den Luftverkehr mit einem RFI von 2,7.

Alle Berechnungen der Transportemissionen werden nach dem GLEC-Rahmenwerk durchgeführt. Der GLEC-Rahmen (Global Logistics Emission Council) ist ein internationaler Standard zur Berechnung von Transportemissionen.

Die Daten unserer Tier-1-Lieferanten basieren auf Selbstbewertungen, die in den verifizierten und nicht verifizierten Higg-FEM-Daten vorgenommen wurden. Unsere Tier 2-4 Material- und Produktionsdaten basieren auf den Higg MSI-Daten, bei denen es sich um globale Durchschnittsdaten und nicht um spezifische Daten aus unserer eigenen Produktion handelt. Mehr über die Higg-Index-Tools erfährst du [hier](#).

Darüber hinaus werden die organisatorischen Grenzen auf der Grundlage eines Betriebskontrollansatzes festgelegt und die Scope-2-Emissionen werden anhand eines marktbasierten Ansatzes berechnet.

In die Berechnungen fließen alle relevanten Treibhausgase ein. Die Gesamtemissionen werden in CO₂-Äquivalenten (CO₂e) gemessen. Unsere jährlichen Emissionsberechnungen und -ergebnisse sind in unserem Nachhaltigkeitsbericht [hier](#) aufgeführt.



ANHANG 2. Klimaschutz-Roadmap – mit jährlichen Zielen für Transporte

Den vollständigen Bericht über unseren Klimaschutz-Fahrplan findest du [hier](#)

Eingehende Transporte

Aktionen:

Verlagerung des Lufttransports auf den Seetransport. Elektrifizierung und Biokraftstoffe in der Lkw-, Luft- und Seefracht. Lokalisierung und Near-Shoring.

Szenariobeschreibung

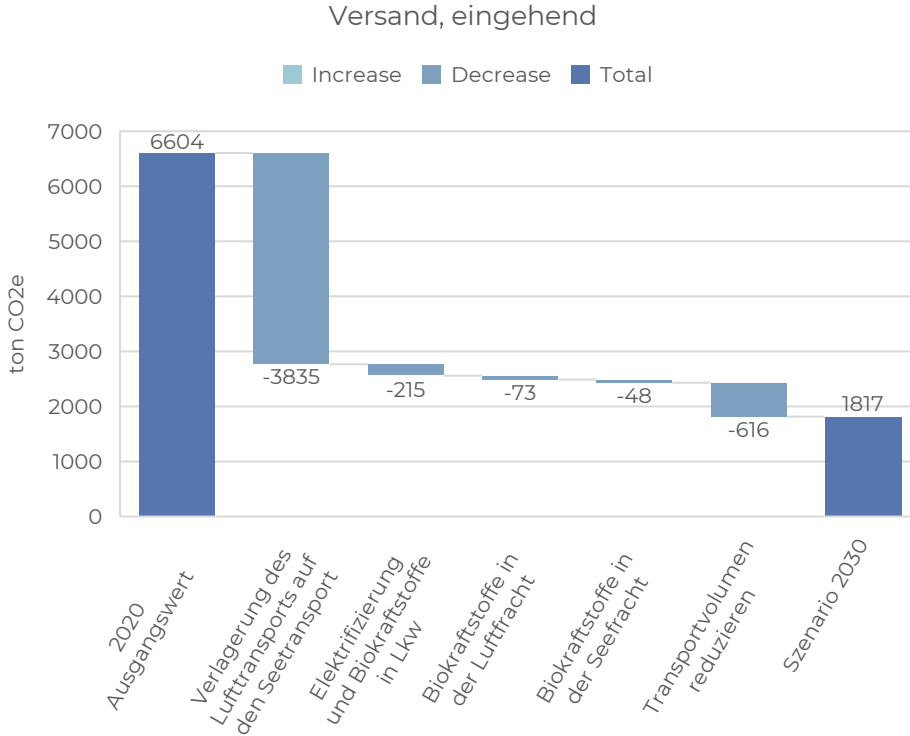
Die größte Reduktion erreichen wir durch die Verlagerung des Luftverkehrs auf das Schiff (auf 50 % oder 75 %) für die Herkunftsländer, in denen im Basisjahr sowohl Schiffs- als auch Luftverkehrsströme zugänglich sind. Der Einsatz fossiler Brennstoffe im Lkw-, Schiffs- und Luftverkehr wird im Einklang mit den globalen Zielen des jeweiligen Verkehrssektors für 2030 reduziert (IEA, 2022). Die Anzahl der Lieferungen verringert sich automatisch entsprechend der reduzierten Menge an eingekauftem Neuprodukt. Die Transportströme werden ebenfalls angepasst, wenn wir einen größeren Teil unserer Produktion in die Türkei verlagern.

Tabelle 2 – Reduzierungsmaßnahmen für den Versand, eingehend

Geschäftsbereich – Versand eingehend	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2 030
Gesamtlufttransport e CMB in %	9,1	3,9	4,7	4	3	3	2	2	2	2	2
Lagerhub in den USA											Im gebrauch
Fossilfreie Lieferwagen in %							5	10	15	20	25
Fossilfreie Lieferungen Luft in %							2	4	6	8	10
Fossilfreie Lieferungen Seefracht in %							5	7	10	12	15



Tabelle 3 – Übersicht der Reduzierungen für Versand, eingehend



Versand, ausgehend

Aktionen:

Verlagerung des Lufttransports auf den Lkw-Transport. Elektrifizierung und Biokraftstoffe in der Lkw- und Luftfracht. Lokalisierung und Near-Shoring.

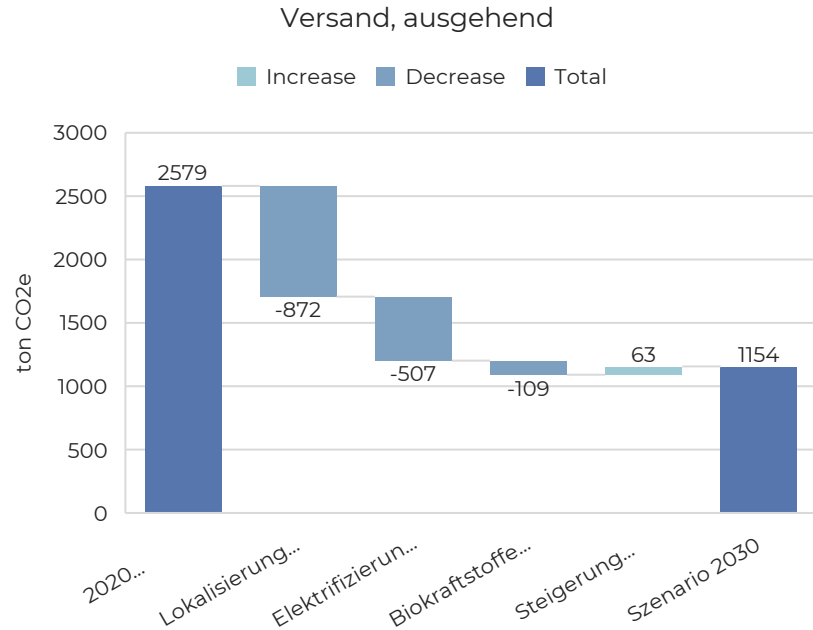
Szenariobeschreibung:

Transportströme auf dem Luftweg nach Ozeanien (d. h. Australien und Neuseeland) werden durch Nordamerika (d. h. USA) ausgetauscht. Dies wird dadurch möglich, dass wir uns auf dem US-Markt stärker etablieren und den Verkauf nach Australien und Neuseeland aufgrund der hohen Emissionen im Vertrieb auslaufen lassen. Der Einsatz fossiler Brennstoffe in Lkw wird im Einklang mit unserem internen Ziel, bis 2030 75 % fossilfreie Transporte zu erreichen, reduziert. Die Anzahl der Lieferungen wird im Einklang mit dem prognostizierten Anstieg der verkauften Mengen um etwa 6 % steigen.

Tabelle 5 – Übersicht über Reduzierungsmaßnahmen für Versand, ausgehend

Geschäftsbereich – Versand ausgehend	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Lagerhub in den USA											In use
Fossilfreie Lieferungen Lkw in %	7	15	20	25	30	35	40	50	60	70	75
Fossilfreie Lieferungen Luftfracht in %							2	4	6	8	10

Tabelle 4 – Übersicht der Reduzierungen für Versand, ausgehend



Versand, Muster und Versand, Rücksendungen, interne Transfers

Aktionen:

Elektrifizierung und Biokraftstoffe in der Lkw-, Luft- und Seefracht. Lokalisierung und Near-Shoring.

Szenariobeschreibung:

Der Einsatz fossiler Brennstoffe im Lkw- und Luftverkehr wird im Einklang mit den globalen Zielen des jeweiligen Verkehrssektors für 2030 reduziert (IEA, 2022). Wir werden auch die Emissionen durch den Versand von Mustern reduzieren, indem wir uns auf verschiedene Projekte zur Digitalisierung des Musterprozesses konzentrieren. Dadurch wird die Anzahl der benötigten Muster reduziert.

Versand, Rücksendungen

Aktionen:

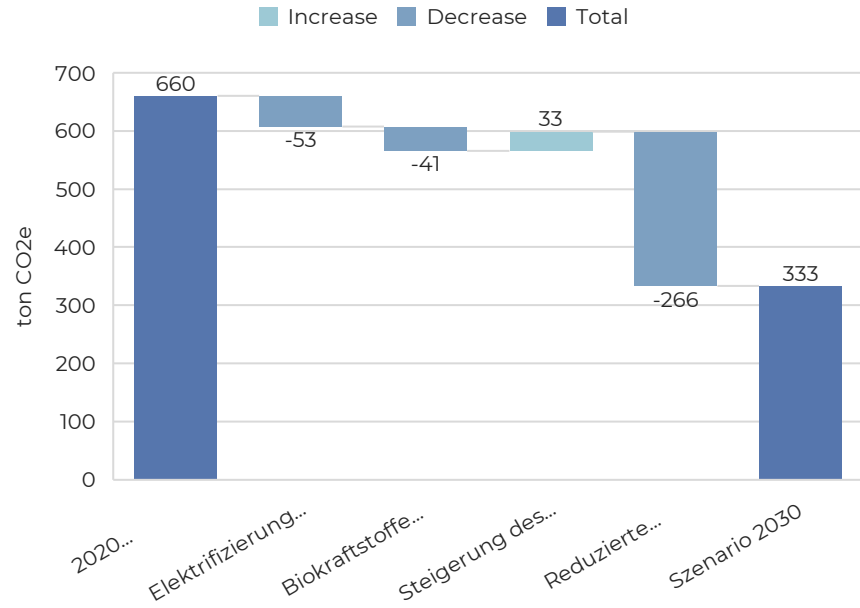
Verlagerung des Lufttransports auf den Seetransport. Elektrifizierung und Biokraftstoffe in der Lkw-, Luft- und Seefracht. Lokalisierung und Near-Shoring.

Szenariobeschreibung:

Der Einsatz fossiler Brennstoffe im Lkw- und Luftverkehr wird im Einklang mit den globalen Zielen des jeweiligen Verkehrssektors für 2020 reduziert (IEA, 2022). Da für unsere verkauften Mengen, einschließlich Circle, ein Anstieg von ca. 6 % prognostiziert wird, wird auch die Anzahl der Sendungen entsprechend steigen. Die Anzahl der Rücksendungen sinkt auf 30 %.

Tabelle 6 – Übersicht über die Reduzierungen für den

Versand, Rücksendungen



ANHANG 3. NA-KD Offsetting

NA-KD OFFSETTING

Unser Verrechnungsprozess ist durch den Gold Standard akkreditiert. Dies ist ein Zertifizierungsprogramm für nicht-staatliche Projekte zur Reduzierung von Emissionen im Rahmen des Clean Development Mechanism (CDM), des Voluntary Carbon Market und anderen Klima- und Entwicklungsinterventionen. Den Standard findest du hier.

Unsere Kompensation wird in unseren Klimaberechnungen nicht als reduzierte Emissionen berechnet. Die Ergebnisse unserer jährlichen Berechnungen findest du [hier](#) auf den Seiten 18-26.

Tabelle 6 – Tabelle 6 - Verhältnis der gesamten CO2e für unsere Transporte und den Vertrieb zum gesamten CO2e-Ausgleich pro Jahr

Scope 3 – Transport und Distribution in CO2e	2020	2021	2022
Gesamt CO2e	9843	9209	7304
CO2e-Kompensation	10101	9209	7304

APPDENDIX 3.

NA-KD's Offsetting

Tabelle 7 – Beschreibung unserer Kompensationsprojekte und Kosten pro Jahr

Verrechnungsjahr	Bereich, Land	Projekt	Standard	CO2e	Kosten
2020	Hindustan, Indien	Windkraftanlagen	Gold Standard	5050	> 40 €/tCO2
2020	Jaisalmer, Indien	Solarthermie	Gold Standard	5051	>40 €/tCO2
2021	Hebei, China	Windkraftanlagen	Gold Standard	1209	>40 €/tCO2
2021	Kýrbehir, Türkei	Windkraftanlagen	Gold Standard	8000	>40 €/tCO2
2022	Hebei, China	Windkraftanlagen	Gold Standard	4291	>40 €/tCO2
2022	Gaziantep, Türkei	Windkraftanlagen	Gold Standard	2243	>40 €/tCO2
2022	Balabanli, Türkei	Windkraftanlagen	Gold Standard	770	>40 €/tCO2

Lies mehr über das Hindustan-Projekt [hier](#)

Lies hier mehr über das Jaisalmer-Projekt [hier](#)

Lesen Sie mehr über das Hebei-Projekt [hier](#)

Lesen Sie mehr über das Kýrrehir-Projekt [hier](#)

Lesen Sie mehr über das Kýrrehir Project [hier](#)

Lesen Sie mehr über das Balabanli Project [hier](#)

ANHANG 3.

NA-KD Offsetting

Tabelle 8 – Übereinstimmung zwischen den geografischen Gebieten, in denen die Projekte durchgeführt werden, und den Gebieten, in denen unsere Emissionen anfallen.

Wichtigste Produktionsländer in Volumen 2020	Offsetting-Länder 2020
China (51 %)	-
Türkei (41 %)	-
Indien (3 %)	Indien

Wichtigste Produktionsländer in Volumen 2021	Offsetting-Länder 2021
China (51 %)	China
Türkei (42 %)	Türkei
Indien (3 %)	-

Wichtigste Produktionsländer in Volumen 2022	Offsetting-Länder 2022
China (55 %)	China
Türkei (37 %)	Türkei
Indien (4 %)	-

Dieses Dokument wurde in Übereinstimmung mit dem Dekret Nr. 2022-539 vom 13. April 2022 über den Kohlenstoffausgleich und die Neutralitätserklärung in Frankreich erstellt.

Nachhaltigkeitsabteilung

Juni 2023

NA-KD