

Bakgrundsdocument om Svanenmärkta

E-handelstransporter



Version 1.0 • 1 juni 2022 – 31 augusti 2022
Remissdokument

Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Definitioner.....	5
3	Miljöpåverkan av e-handelstransporter	7
4	Kort marknadsbeskrivning.....	11
5	Andra märkningar och certifieringssystem.....	12
5.1	Den svenska branschöverenskommelse Fossilfri Leverans	13
6	Lagstiftning och standarder	14
6.1	Lagstiftning	14
6.2	Standardiseringsarbete	16
7	Motivering av kraven	17
8	Krav på nätverkstransporten	17
8.1	Allmänt.....	17
8.2	Klimat- och miljökrav	20
8.3	Sociala krav	35
8.4	Krav i avtal mellan transportör och e-handeln	39
8.5	Informationskrav	42
8.6	Upprätthållande av licens	43

Adresser

Nordiska Ministerrådet beslutade 1989 att införa en frivillig officiell miljömärkning, Svanen. Nedanstående organisationer/företag har ansvaret för det officiella miljömärket Svanen på uppdrag av respektive lands regering. För mer information se webbplatserna:

Danmark

Miljömärkning Danmark
Fonden Dansk Standard
Göteborg Plads 1, DK-2150 Nordhavn
Fischersgade 56, DK-9670 Løgstør
Tel: +45 72 300 450
info@ecolabel.dk
www.ecolabel.dk

Island

Norræn Umhverfismerking
á Íslandi
Umhverfisstofnun
Suðurlandsbraut 24
IS-108 Reykjavík
Tel: +354 591 20 00
ust@ust.is
www.svanurinn.is

Detta dokument får
kopieras endast i sin
helhet och utan någon
form av ändring. Citat
får göras om källan,
Nordisk Miljömärkning,
omnämns.

Finland

Miljömärkning Finland
Urho Kekkonsens gata 4-6 E
FI-00100 Helsingfors
Tel: +358 9 61 22 50 00
joutsen@ecolabel.fi
www.ecolabel.fi

Norge

Miljømerking Norge
Henrik Ibsens gate 20
NO-0255 Oslo
Tel: +47 24 14 46 00
info@svanemerket.no
www.svanemerket.no

Sverige

Miljömärkning Sverige
Box 38114
SE-100 64 Stockholm
Tel: +46 8 55 55 24 00
info@svanen.se
www.svanen.se

1 Sammanfattning

E-handeln har vuxit snabbt och etablerat sig som ett komplement till fysisk handel. Vid e-handel är konsumenten en transportköpare med ett behov av vägledning. Utöver klimatfrågan finns det andra hållbarhetsutmaningar i transportbranschen som en ökad trängsel, hälsoskadliga utsläpp till stadsluft, och otrygga anställningar för chaufförer. Det är med dessa insikter som Nordisk Miljömärkning inledde arbetet med en förstudie¹ som genomfördes i nära dialog med intressenter. I september 2021 startade Nordisk Miljömärkning upp arbetet med att utveckla kriterier för den helt nya produktgruppen Svanenmärkta e-handelstransporter.

Syftet med Svanenmärkt e-handelstransport är att ge Nordens konsumenter ett mer hållbart och trovärdigt alternativ när de väljer leverans för sina e-handlade varor. Med miljömässiga och sociala krav på hela nätverkstransporten från e-handelslager till konsument tar Svanen ett helhetsgrepp.

Kraven omfattar både line haul och last mile, dvs. både de långväga transportererna från terminal/depå och de ut till ombud/paketbox/hemleverans. Systemgränsen är från e-handlaren's lager och till konsument.

Som central princip är att e-handelsvaran ska åka integrerat så långt som möjligt. Kraven sätts på nivån "ett företags samlade e-handelstransporter", och inte på enskilda transportupplägg eller dedikerade transporter. En annan princip är att vissa krav behöver differentieras beroende på hur stor del av landets hushåll som logistik/transportföretaget täcker, dvs. når med sina transporter. Att leverera i glesbygd och i nordliga delar innebär större utmaningar vad gäller främst elektrifiering och fossilfrihet. Samtidigt är en fungerande e-handel en viktig hållbarhetsfråga för att människor ska kunna leva i hela landet.

Kraven är uppdelade i fem huvudsakliga områden:

1. Klimat-och miljökrav på nätverkstransporten med fokus på:
 - Hög andel elektrifierade transporter eller transporter utförda med förnybara drivmedel.
 - Energieffektivitet i transportnätverket.
 - Klimatpåverkan som måste förbättras under kriteriernas giltighetstid.
 - Att förnybara drivmedel inte får vara producerade av ohållbara råvaror.
 - Långsiktigt hållbar fordonsflotta.
2. Sociala aspekter genom krav på:
 - Trygga anställningar och bra arbetsvillkor.
 - Förebyggande trafiksäkerhetsarbete.

¹ "Möjligheter och hinder för en Svanenmärkning av e-handelstransporter" 2020

3. Krav i avtal mellan transportör och e-handel (indirekta krav på förpackningar och returer).
4. Informationskrav i utcheckningen.
5. Krav för att upprätthålla miljömärkningslicens.

Det har varit en uttalad strategi att harmonisera kraven mellan Svanen och godstransportbranschens certifiering Fair Transport som finns etablerad i Sverige och Norge, främst för att inte öka den administrativa bördan för åkerier och speditörer.

Kriterierna för Svanenmärkt e-handelstransport är på remiss under perioden 1 juni - 31 augusti 2022. Efter att alla remissvar behandlats ska kriterierna i den slutliga versionen antas av Nordisk Miljömärkningsnämnd senhösten 2022.

Ni är många som bidragit i arbetet och Nordisk Miljömärkning vill rikta ett stort och varmt tack till alla er.

2 Definitioner

Den första gång ett begrepp används i dokumentet är det skrivet i fet kursiv stil eller med en hänvisning till denna definitionslista.

Begrepp i bakgrunds- och kriteriedokument	Definition
Egenanställda	Som egenställd bedriver man inte näringsverksamhet och betalar företagsskatt vilket man gör som egenföretagare. Det är istället egenanställningsföretaget som fakturerar uppdragsgivarna mot viss provision, redovisar arbetsgivaravgifter och gör skatteavdrag och sedan betalar ut resten som lön till uppdragstagaren. Detta kallas för att man är egenanställd (frilans).
EURO-klass	Ett europeiskt klassystem som anger högsta tillåtna utsläpp av en rad olika luftföroreningar (kolväten, NOx, kolmonoxid och partiklar dock ej CO ₂) för bilar, lastbilar och bussar som sätts på marknaden.
Drivmedel	Flytande eller gasformigt drivmedel samt elektrisk energi för drift av fordon.
Elbil	En elbil drivs av en elmotor och laddas med ström från en laddbox eller laddstation. Genom bromskraftåtervinning laddas batteriet också under körning. En ren elbil har ingen förbränningsmotor.
Fraktdragande vikt /volymvikt (skrymmande)	Fraktdragande vikt eller volymvikt innebär att vikten räknas ut genom volymen. Volymvikt/fraktdragande vikt beräknas genom, längd x bredd x höjd x 280. Syftet är att debitera det som är högst av verklig vikt och volymvikt och inom e-handel är det oftast volymvikten som är högst och som debiteringen baseras på.
Förnybart drivmedel	Vätske- eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.
Grön gas-principen	Ett system där både biogas och naturgas distribueras och som säkerställer att lika stor biogasvolym som köpts tillförs systemet.
Hushåll	Ett hushåll består av personer som är folkbokförda i samma bostad. Ett hushåll kan ofta likställas med en gemensam postlåda.
Hybridteknik	Gemensamt för laddhybrider och hybridbilar är att de alla har ett batteri som kan driva bilen för att på så sätt minska bilens utsläpp. En laddhybrid, även kallad plug-in-hybrid, kombinerar en elmotor med en förbränningsmotor. Laddhybriden kan laddas med ström från en laddbox eller en laddstation. Skulle batteriet vara urladdat eller om du behöver extra kraft kommer förbränningsmotorn att ta vid.

	En hybridbil, också kallad mildhybrid eller elhybrid, går inte att ladda via ett eluttag, utan laddas enbart genom bromskraftåtervinning när bilen körs. Här används batteriet för att stötta förbränningsmotorn och minska bilens utsläpp.
HVO100	Hydrerad vegetabilisk olja, är ett 100 % förnybart och fossilfritt dieseldrivmedel som kan bidra till betydande minskning av CO ₂ -utsläppen jämfört med fossil diesel. HVO100 är en kemisk kopia av en vanlig diesel men med något lägre densitet. Likheten med vanlig diesel gör att det för detta drivmedel inte behövs specialbyggda fordon eller tankanläggningar, vilket ger låga omställningskostnader och snabbare driftsättning. Dock krävs ett godkännande från fordonstillverkaren för att garantier m.m. ska vara giltiga.
HVO97	Detta drivmedel består av 97 % HVO och erbjuds som "nästan" helt förnybart av vissa bränslebolag. Det finns idag en stor skillnad jämfört med HVO100. HVO100 ligger utanför reduktionsplikten och HVO97 ligger innanför. Kallas även HVO Diesel/RD97/HVO97, eller HVO light. Se vidare avsnitt 5.1
ILUC (indirekt förändrad markanvändning)	En ökad produktion av biodrivmedel i ett land kan leda till att annan jordbruksproduktion trängs undan, vilket i förlängningen kan leda en omvandling av skogs- eller betesmark till jordbruksmark i andra länder och därigenom orsaka indirekta utsläpp av växthusgaser. I EU har frågan om ILUC diskuterats länge. I det senaste direktivet om förnybar energi har ILUC-risk för jordbruksråvaror delats upp i två nivåer, låg och hög. Råvaror med högrisk-ILUC får inte räknas in i EU:s ramverk efter 2030.
Injektions transporter	Transporter från e-handlaren lager till terminal eller depå utförs av någon annan aktör än licensinnehavaren eller dennes underleverantörer.
Inkommande transporter	De aktiviteter som genomförs för att föra specifika artiklar eller leveranser till ett e-handelsföretag, ofta från en leverantör eller tillverkare. Det kan involvera alla aspekter av frakt och flyttning av utrustning till ett lager.
Intermodala transporter	Innebär att minst två transportslag används där huvuddelen av sträckan sker med järnväg eller båt vid frakt av gods.
Last mile	Last mile avser förflyttningen av gods från en terminal/depå till en slutdestination, ofta en konsument.
Line haul	De långväga tunga transporterna mellan två definierade punkter (städer, lager, hamnar etc.) enligt ett fastställt schema.
Lätt lastbil	En bil som inte är att betrakta som personbil eller buss och som har en totalvikt på högst 3,5 ton. En lätt lastbil får framföras på B-körkort.
Same day delivery/samma dag leverans	Kunden får sitt paket levererat samma dag som kunden gjorde beställningen. I många fall erbjuds samma dag-leverans med bud-tjänst, dvs. en dedikerad leverans.
Sparsam körning	Hur bilen körs har stor betydelse för utsläpp och buller. Bland annat påverkar hastigheten som fordonet framförs i samt däcktryck.
Sändning	Definieras enligt remissförslag ISO 14083 som "total mängd frakt som sålts i en enda enskild transaktion". I dessa kriterier används en anpassad variant: En sändning definieras som total mängd frakt som e-handelskonsumenten beställt/köpt vid en enskild transaktion och som fraktas från e-handelslagret till konsumenten.
Tung lastbil	Lastbil som väger mer än 3,5 ton.
Tonkilometer (tonkm)	Ett mått på transportarbete för gods. Måttet beräknas genom att multiplicera godsets vikt i ton med transportsträckan i kilometer.
Utcheckningslösning	Den elektroniska lösning där betalning och val av leveransalternativ sker (checkout)
Volymvikt	Se fraktdragande vikt.

3 Miljöpåverkan av e-handelstransporter

RPS-analys

Kriterierna för Svanenmärkta e-handelstransporter baseras på livscykelperspektiv, helhetsgrepp och RPS-analys (Relevans, Potential och Styrbarhet). RPS-analysen syftar till att tydliggöra var och hur den största miljönyttan kan uppnås med kriterierna.

Tabell 1: Sammanfattande resultat av RPS-analysen. De aspekter som bedömts ha en hög eller medelhög relevans är de som omfattas av krav i kriterierna. Dessa är markerade med fet text i tabellen.

Område/aspekt	RPS-värde (hög - medel - låg)	Beskrivning
Vägtransporter	R= Hög P= Hög S= Hög	Relevansen är hög eftersom en helt övervägande del av e-handelstransporter är vägtransporter och dessa ökar i takt med en ökande e-handel. Transporterna innebär utsläpp av växthusgaser, hälsofarliga ämnen, en ökad trängsel, trafiksäkerhet och buller. Inom e-handelstransporter finns en tydlig trend till allt snabbare leveranser. Den ökande snabbheten kan vara en begränsande faktor för ökad hållbarhet. En annan stark trend är ökade hemleveranser som generellt är mindre energieffektiva jämfört med leverans till ombud eller paketskåp. Det finns en stor potential att ställa krav som begränsar vägtransporternas miljöpåverkan genom krav på transporteffektivitet, krav på utsläpp av växthusgaser och krav på fordonsflotta. Bättre EURO-klass minskar utsläppen av hälsofarliga ämnen. Styrbarheten är hög då licensinnehavare har rådighet över sina vägtransporter oavsett om de utförs i egen regi eller av underentreprenörer. Källa: Hur kan e-handels transporter bli mer hållbara? Trafikanalys. Redovisning av Regeringsuppdrag. 2020
Drivmedel	R=Hög P=Hög S=Mellan	Växthusgasutsläpp kopplade till biodrivmedel kan knytas till hela produktionskedjan; från odling av råvaror, transporter, produktion, distribution och användning. Det är därför mycket relevant att ställa krav på hög andel hållbart förnybart drivmedel som minskar utsläppen av växthusgaser. Potentialen att välja drivmedel och drivlinor med lägre klimatpåverkan är stora. När det gäller förnybara råvaror i drivmedel är det relevant att förbjuda råvaror med hög ILUC-risk som t.ex. palmolja, då dessa har en negativ påverkan på klimat, biologisk mångfald och markförhållanden i de länder där råvaran produceras. HVO100 baserad på palmolja kan t.o.m. ha en sämre klimatprestanda än diesel. För att få ned transportsektorns klimatutsläpp krävs en utveckling av fordonsflottan mot både energieffektiva fordon och en betydligt större andel eldrivna vägtransporter. Framtidens alternativa hållbara bränslen är framför allt el, men även biogas och vätgas bedöms som bra alternativ främst beroende på att de inte orsakar växthusgasutsläpp under körning. Källa: Energimyndigheten
Tågtransporter	R= Hög (positiv) P=Låg S= medel	Att transportera gods på järnväg i Norden innebär små klimatutsläpp, sett ur ett livscykelperspektiv. Tågtransporter är per definition bra och kriterierna strävar efter att större volymer gods ska flyttas över från väg till järnväg. På grund av att branschen i dagsläget upplever hinder, ställer kriterierna endast ett poängkrav som premierar intermodala transporter.

Flygtransporter	R=Medel P=Medel S= Medel	Flyg är, om det inte är subventionerat, ett dyrt transportslag, vilket innebär att det är relativt ovanligt för godstransporter. Generellt är det högvärdigt och tidskritiskt känsligt gods som flygs såsom läkemedel, vacciner, medicinsk utrustning, reservdelar och komponenter till industrin, färskvaror med kort hållbarhet, vissa modevaror och viss elektronik. Ett exempel på e-handelsvolymen som transporteras med flyg är de mindre paket (upp till 2 kg) som går med brevflödet från främst Kina till Europa. Dessa volymer har sjunkit, men inte helt försvunnit. Normalt e-handlade paket levereras i brevflödet och här förekommer flyg inte alls eller enbart vissa sträckor och då oftast för att delas ut snabbt eller om geografien starkt begränsar andra trafikslag (tex i Nordnorge). För trovärdigheten hos Svanenmärkningen är det viktigt att så långt möjligt förhindrar flyg som transportslag. Relevansen bedöms som medel. Potentialen är medelhög då det finns alternativ till flygfrakt om inte tiden är den kritiska faktorn. Styrbarheten är medelhög då det går att ställa krav som i hög utsträckning förhindrar flyg som transportslag. Källa: Fördjupad förstudie Svanenmärkta e-handelstransporter, Nordisk Miljömärkning 2020, personlig kommunikation med en rad intressenter.
Sociala villkor	R= Hög P=Hög S=Hög	Sociala villkor och trafiksäkerhet är viktiga områden i en märkning av transporter. Branschen brottas med utmaningar som ohälsosam arbetsbelastning, arbetsskador, stress, hög omsättning av personal och även chaufförer som arbetar under oskäliga arbetsförhållanden. Den stora och snabba tillväxten inom e-handeln har lett till framväxten av s.k. plattformsföretag som utmanar nuvarande arbetsmarknadsmodell. Plattformsföretag kan ha egna anställda chaufförer eller hyra in s.k. egenanställningsföretag som en arbetsgivare. När olika arbetsgivarfunktioner delas upp mellan olika aktörer finns det inte längre någon självklar arbetsgivare. Källa: Fri frakt till ett högt pris. En analys av e-handels utveckling och hållbarhet, 2021.
Trafiksäkerhet inklusive säkerhet för chaufför och last	R= Hög P=Medel S=Medel	Den tunga trafiken ökar från år till år och trafikolyckor med tunga fordon får ofta stora konsekvenser. Antalet arbetsskador ligger över genomsnittet jämfört med andra branscher och antalet dödsfall minskar tyvärr inte i branschen "transport och magasinering". Källa: Arbetsmiljöverkets hemsida 2019.
Förpackningar	R= Medel P= Medel S= Låg	Förpackningar är en viktig parameter för totalt sett effektiva e-handelstransporter. Däremot är förpackningen av den e-handlade varan inget som transportbolagen/logistikföretagen har rådighet över. I den Svanenmärkta e-handelstransporten ställs indirekta krav som syftar till att skapa (ekonomiska) förutsättningar för effektivare förpackningslösningar. Källa: Packaging Logistics, Henrik: Pålsson, 2018.
Köpbeteende inklusive returer	R= Medel P= Låg/medel S= Låg	Kriterierna omfattar e-handelstransporter och inte e-handel i sig. Men returgrad och missbruk av returer, som är starkt kopplat till konsumentbeteendet är en viktig parameter för en totalt sett effektiv e-handelstransport. Kriterierna kommer att omfatta ett indirekt krav som syftar till att begränsa onödiga returer. Källa: Fördjupad förstudie Svanenmärkta e-handelstransporter, Nordisk Miljömärkning 2020. Förstudie samt konsumentstudien HUI och Nordisk Miljömärkning 2022.
Nedanstående aspekter omfattas inte av krav i kriterierna på grund av låg relevans eller låg styrbarhet.		

Fartygstransporter	R=Mellan P= Mellan S= Låg	Sjöfart är det primära transportslaget för gods mellan kontinenter men står för en mindre del inom landets gränser. De interkontinentala containerfartygen går ofta från stora tillverkningsländer till en hamn i Europa och sprids därifrån med mindre fartyg till mindre hamnar. Denna sjöfart ingår inte i kriteriernas omfattning då de är inkommande godstransporter till e-handlarens lager. Miljöpåverkan är främst luft- och vattenföroreningar och utsläpp av växthusgaser men även risk för tillförsel av främmande arter av djur och växter. Relevansen är låg då godstransporter på sjön från e-handlarens lager till konsument är små jämfört med de transporter som sker på väg. Mellan och inom de nordiska länderna finns fartyg som främst är passagerarbåtar men som även fraktar lastbilar med gods, bland annat e-handelsvaror. Att beräkna andelen utsläpp för dessa pakettransporter är komplext men inte omöjligt. Styrbarheten är dock i princip obefintlig så länge fartygets primära uppgift är att transportera passagerare eller då e-handelsgodset är en mycket begränsad del av godset som fraktfartyget transporterar. Källa: Fredrik Larsson, Miljö & Klimat, Branschorganisationen Sweship
Privata inköpsresor	R= Hög P=Medel S=Låg	E-handel har potential att leda till mindre trafikvolym och en minskad energianvändning för transporter om inköpsresor med bil kan ersättas av mer effektiva godstransporter. Men om de inte gör det, blir resultatet snarare ökade trafikvolym, där hem- och ombudsleveranser läggs till ett oförändrat (eller till och med ökat) resande. E-handel skulle på längre sikt kunna vara en viktig pusselbit för att möjliggöra en bilfri livsstil. På grund av bristen på styrbarhet kommer varken privata inköpsresor eller indirekta transportrelaterade rekyleffekter, som att e-handel frigör mer tid som kan läggas på annat, att ingå i dessa kriterier. Källa: Hur kan e-handels transporter bli mer hållbara? Trafikanalys. Redovisning av Regeringsuppdrag. 2020
Livscykelkrav på fordon	R= Medel/hög P= Låg S= Låg	Produktionen av batteridrivna fordon medför en större miljöpåverkan, mest beroende på den energikrävande tillverkningen av battericeller. Totalt sett har batteridrivna fordon betydligt lägre klimatpåverkan sett till hela livscykeln, tack vare de betydligt lägre koldioxidutsläppen i drift. Battericellerna står för drygt 40 % av koldioxidutsläppen från produktionen av batteridrivna fordon. Stål är en annan stor del av fordonets koldioxidavtryck, på grund av att man är starkt beroende av fossila ämnen under produktionsfasen Både potentialen och styrbarheten är låg då tillverkningsprocesser, val av råvaror och återvinning måste utvecklas. Källa: Livscykelanalys av distributionsfordon, Scania, 2021.
Däck	R= Låg/medel P= Låg S= Låg	Dubbdäcksanvändning är den största orsaken till att partikelnormer överskrids. Det kan finnas en målkonflikt mellan dubbade däck och trafiksäkerhet, även om dubbfria vinterdäck ska vara fullgoda alternativ. Frågan får anses ligga högt på myndigheternas agenda och dubbdäcksförbud hanteras i lagstiftning och lokala regler. Även energiklass och regumnering av däck är energi/miljöaspekter. Relevansen totalt sett är låg/medelhög. Cirkularitet och energieffektivitet står emot varandra. Regumnerade däck har ingen energiklass och därför kan det vara svårt att kravställa rätt. Potential och styrbarhet är därför låg. Källa: Däckbranschens Informationsråd.
Byggnader (lager och depåer)	R= Låg P= Medel/hög S= Hög	Energiförbrukningen för en logistikbyggnad, lager eller en terminal är liten jämfört med den energi som åtgår för själva transporterna av godset. Relevansen är därmed låg.

		Flera av transport-/logistikföretagen bedriver ett aktivt hållbarhetsarbete på terminalerna som t.ex. energieffektivisering och utbyggnad av solceller. Potential och styrbarhet är hög. Vi ställer krav på en öppen infrastruktur. Frågan kommer att öka i relevans framöver då terminalerna kommer att försörja transportnätverket med energi. Källa: Förstudie Nordisk Miljömärkning, 2020.
Rengöring/tvätt av fordon	R= Låg P= Låg S = Medel	Vid fordonstvätt släpps metaller, oljeprodukter och andra miljöskadliga ämnen ut med avloppsvattnet. Föroreningarna härrör från tvättkemikalierna, smuts från vägbeläggning, fordon och däck. Nationella och lokala regler och bestämmelser begränsar, i många geografiska områden, verkningsfullt tvättanläggningarnas miljöpåverkan genom krav på kemikalieanvändning, reningsteknik och recirkulering. Källa: Naturvårdsverket. Allmänna råd.

Globala målen för en hållbar utveckling

Globala målen och Agenda 2030 är den mest ambitiösa överenskommelsen för hållbar utveckling som antagits och syftar till att uppnå följande till år 2030:

- Att avskaffa extrem fattigdom.
- Att minska ojämlikheter och orättvisor i världen.
- Att främja fred och rättvisa.
- Att lösa klimatkrisen.

På en övergripande nivå bidrar Svanenmärkta e-handelstransporter till *mål 12 om Hållbar konsumtion och produktion*.

Detta görs genom krav som bidrar till en hållbart och effektivt användande av energi och andra resurser inom transport som exempelvis:



- Krav på energieffektivitet i transportsystemet.
- Minskad klimatpåverkan från transportnätverket genom successivt höjda krav på förnybar energi.
- Fossilfria drivmedel får inte innehålla råvaror som innebär risk för förändrad markanvändning.
- Ekonomiska drivkrafter för att minska luften i förpackningar.

Mer specifikt bidrar Svanenmärkta e-handelstransporter även till följande globala mål:

Mål 7. Bidrar till användandet av förnybar energi och energieffektivitet:



- En viss andel hållbar förnybar energi i transportnätverket.
- Nyinköpta fordon ska i hög utsträckning vara elektrifierade.

Mål 8. Skyddar arbetstagares rättigheter:

- Kräver grundläggande goda arbetsförhållanden för chaufförer som går utöver lagstiftning.
- Kräver grundläggande säkerhetsaspekter för chaufför, fordon och last.

Mål 11. Stödjer hållbara transportsystem:

- En viss andel hållbar förnybar energi i transportnätverket.
- Krav på energieffektivitet i transportsystemet.
- En stor andel av den befintliga fordonsflottan ska uppfylla bra Euronorm.

Mål 13. Kräver ett effektivt användande av energi och att klimatpåverkan minskas:

- Krav på energieffektivitet i transportsystemet.
- Minskad klimatpåverkan från transportnätverket genom successivt höjda krav på förnybar energi.
- Krav som påskyndar elektrifieringen av fordon.
- Förare utbildas i sparsam körning

Mål 15: Stärker ekosystem och biologisk mångfald:

- Förnybara drivmedel får inte innehålla råvaror med en stor risk att bidra till förändrad markanvändning som exempelvis palmolja och PFAD.

4 Kort marknadsbeskrivning

I tabellen nedan redovisas de företag som är störst på paketmarknaden B2C i de nordiska länderna.

Tabell 2: De största paketleverantörerna i Norden. Källa: Post och Telestyrelsen.

Operatör	Sverige	Norge	Finland	Danmark
PostNord	50-55% ² paket, rev	paket	paket	paket, brev
DHL	10-15% paket	paket	paket	paket
Instabox	10-15% paket	paket	-	paket
Schenker	5-10 % paket	paket	paket	paket
Budbee	5- 10 % paket	paket	paket	paket

² Andel av paketmarknaden i Sverige B2C

Bring	5-10 % paket	paket, brev	paket	paket
Airmee	1-5% paket	paket	-	paket
UPS	1-5% paket	paket	paket	paket
Posti	-	-	paket, brev	-
GLS	-	-	-	paket
DEO	-	-	-	paket/tidningar
Early bird	0-2% paket, tidningar	paket	-	-

Som tabellen visar är det många transportörer som erbjuder e-handelsleveranser i utcheckningar, det är med andra ord en hård konkurrens mellan bolagen inte minst på den Svenska marknaden.

Transportörerna ovan kan förenklat delas upp i två olika kategorier, de traditionella rikstäckande bolagen och de nyare transportbolagen som ofta går under benämningen tech-bolag eller plattformsbolag. De traditionella bolagen kommer ofta från annan typ av distribution som post, morgontidning, budverksamhet etc. medan de nyare bolagen ofta kommer från tech och IT-branschen och bygger sin logistikverksamhet kring en plattform där åkerier eller egenanställda ansluter sig och genomför transporter.

En tydlig trend de senaste åren är att det kommer in allt fler aktörer inom detta segment och även andra typer av lastmile transporter, inte minst vad gäller hemleveranser.

Något som är relevant för märkningen är om transportören har en egen fordonsflotta och egna chaufförer eller om de köper in transporter från underåkerier. Det avgör vilken rådighet de har över många av kriterierna rörande anställningsvillkor, fordonsinköp, bränsle, euroklass etc. Av transportbolagen ovan är det främst PostNord och Instabox som har en egen fordonsflotta. De övriga aktörerna köper in en övervägande del av sina transporter. Så det vanligaste affärsupplägget inom e-handelsleveranser är alltså att outsourca själva transporten till underåkerier eller egenanställda.

5 Andra märkningar och certifieringssystem

För transportsektorn i Norden finns det ett par etablerade märkningar och certifieringssystem för godstransporter. E-handel/digitalhandeln har också en märkning, *Trygg e-handel* som dock inte omfattar miljöaspekter.

Projektet har haft en uttalad strategi att harmonisera kraven mellan Svanen och transportbranschens certifieringssystem Fair Transport. Det främsta skälet har varit att inte öka den administrativa bördan för åkerier och speditörer, vilket har varit ett tydligt önskemål framförallt från den svenska branschen. Även om det inte varit ett huvudsyfte ger harmoniseringen av kraven en positiv bieffekt genom att systemen kan stärka varandra och öka deras attraktivitet och genomslag i branschen.

De reviderade kriterierna för Bra Miljövals Lokala godstransporter har också harmoniserat relevanta krav med Fair Transport. Detta innebär att en transportör som har transporttjänster märkta med Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022, blir direktkvalificerad för flera av kraven i Svanens kriterier och kan bli en attraktiv underleverantör till en licensinnehavare för Svanenmärkt e-handelstransport.

Tabell 3: Sammanställning över de viktigaste märkningarna

System	SE	NO	FI	DK	Sammanfattning
Fair Transport (FT)	Ja, uppdaterad version med klimat/förnybara drivmedel	Ja, grundversionen	Nej	Nej	Fair Transport lanserades i ny version våren 2021 som ett resultat av en sammanslagning med certifieringssystemet Hållbar Transport och Fair Transport. Fair Transport omfattar i dag vägtransporter men det finns planer att utveckla till andra transportslag. Kraven är utvecklade av branschen i samverkan och omfattar områdena klimat och miljö, trafiksäkerhet samt ansvar. Fair Transport är uppbyggt i nivåer. Basnivån ska uppfyllas av alla och den kan sedan kompletteras med tre olika mervärdesnivåer. Alla certifierade företag uppfyller uppsatta krav och kriterier och följs löpande upp via en oberoende tredjepartsgranskning. Kriterierna och informationsmaterial finns på hemsidan www.fairtransport.se I Norge driver Norges lastbilägares förbund grundversionen av Fair Transport som omfattar trafiksäkerhet, socialt ansvar och lagefterlevnad. Kriterier och information finns på hemsidan www.fairtransport.no
Bra Miljöval	Ja	Nej	Nej	Nej	Naturskyddsföreningen skapade Bra Miljöval för godstransporter redan 2005. År 2016 kompletterades dessa med kriterier för budtransporter (lättgods). Kriterierna för budtransporter har nyligen reviderats och ett förslag till omarbetade kriterier för produktgruppen Lokala godstransporter skickades på remiss i slutet av 2021.
Trygg e-handel	Ja	Ja	Nej?	Ja	Märkningen som riktar sig mot e-handeln är utarbetad av Svensk Digital Handel inom Svensk Handel. Märkning reglerar säkerheten och konsumenträtten kopplat till köpet t.ex. tillgänglighet, kundservice, leveransvillkor, betalningslösningar, reor, totalkostnader etc. Det vill säga allt som gör att en e-handelskonsument känner sig trygg med sitt köp.

5.1 Den svenska branschöverenskommelse Fossilfri Leverans

Under våren 2022 lanserade Svensk Digitalhandel en branschöverenskommelse om fossilfri leverans. Branschöverenskommelsen syftar till att skapa tydlighet och stringens i checkouten kring begreppet fossilfri för att förenkla valet för konsument. Branschöverenskommelsen syftar också till att ta bort befintliga begrepp som saknar bäring och som skapar förvirring hos konsumenterna som "klimatsmart" eller "klimatkompenserad frakt". Det sistnämnda är ett begrepp som inte ska användas i kommunikation till konsumenterna, enligt tydligt uttalande från Konsumentverket då begreppet är oprecist och otydligt³. När det används utan en kvalificering riskerar det att vilseleda konsumenten om produktens miljömässiga egenskaper. Genomsnittskonsumenten kan inte förväntas förstå vad det innebär och kan inte fatta ett välgrundat affärsbeslut mot bakgrund av enbart ett sådant påstående.

Branschöverenskommelsen ger möjlighet att på postnummernivå erbjuda fossilfri leverans när beställningen sker med fossilfritt bränsle från e-handlaren

³ Miljöpåståenden om klimatkompenserade produkter i marknadsföring, Konsumentverket 2021.

lager och fram till den valda leveransplatsen. Det är viktigt att betona att fossilfri leverans inte är en märkning utan just en branschöverenskommelse som sätter upp ett antal villkor för både distributörer och e-handlare att uppfylla.

I branschöverenskommelsen definieras fossilfri som den energi som kommer från fossilfria energikällor och som därmed inte framställts av fossila former av kol, olja eller gas. Fossilfria energikällor inkluderar energi som genereras från vattenkraft, vindkraft, solkraft, kärnkraft, muskelkraft samt från energi som genereras utifrån biomassa. Svensk elmix, eller elmix som kan likställas med svensk elmix, anses godtagbar när el nyttjas som drivmedel.

6 Lagstiftning och standarder

6.1 Lagstiftning

Förnybarhetsdirektivet

EU:s reviderade Förnybarhetsdirektiv (Renewable Energy Directive, REDII) sätter upp kriterier för att biodrivmedel ska få anses hållbara⁴. Direktivet fastställer också detaljerade beräkningsregler för växthusgasutsläpp över biodrivmedels livscykel (Well to wheel). Uppfyllande av hållbarhetskriterierna och beräkningar av växthusgasutsläpp ska enligt direktivet kontrolleras av oberoende tredjepartsgranskare. I juli 2021 kom en reviderad upplaga av direktivet och nedan följer de viktigaste förändringarna relaterat till drivmedel.

- Krav på drivmedelsleverantörer att nå en förnybar andel om minst 14 % år 2030 inom transportsektorn.
- Krav på en viss andel så kallade avancerade biodrivmedel. Andelen ska uppgå till minst 0,2 % år 2022, 1 % år 2025 och 3,5 % år 2030 av totala energianvändningen i transportsektorn. Avancerade biodrivmedel definieras i direktivet som biodrivmedel producerade från vissa specifika listade råvaror (främst restprodukter och avfall).
- Stärkta hållbarhetskriterier och kriterier för växthusgasreduktion.
- Nya bränslen lyfts in som får användas mot 14 % -målet, t.ex. elektrobränslen från el och koldioxid.
- I REDII presenteras ett nytt angreppssätt för att hantera ILUC (Indirect Land Use Change) från biodrivmedel.

⁴ https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en

Nationell lagstiftning som innebär minskad klimatpåverkan

Alla nordiska länder har lagstiftning som styr mot ökad inblandning av förnybart i drivmedel. Lagstiftningen reglerar, på lite olika vis, en ökande andel förnybart drivmedel. En sammanställning ses i tabellen nedan.

	Regelverk	Inblandning beräknas per	Drivmedel som omfattas
Danmark	CO ₂ fortrængningskrav for transport ⁵	Växthusgasreduktion, gCO ₂ /MJ	Alla drivmedel inkl. el
Finland	Lagen om distributionsskyldighet ⁶	Energi (MJ)	Alla drivmedel exkl. el
Norge	Omsetningskravet for biodrivstoff ⁷	Volym (l)	Alla flytande drivmedel (inte gas och el)
Sverige	Lag om reduktion av växthusgasutsläpp ⁸	Växthusgasreduktion, g CO ₂ /MJ	Flytande biodrivmedel som blandas in i bensin och diesel. Ej höginblandade biodrivmedel som HVO100, FAME100, gas, el.

En fråga som aktualiseras är, om ett enskilt logistikföretags användning av förnybara drivmedel, bidrar till minskad total klimatpåverkan från transportsektorn, utöver nivåerna som lagstiftningarna ovan kräver. När ett logistikföretag köper vissa förnybara drivmedel, använder drivmedelsbolagen dessa i uppfyllanden av den lagstadgade inblandningen. Det möjliggör för drivmedelsbolagen att sälja produkter med högre fossil andel till andra konsumenter. Logistikföretagens användning av vissa förnybara produkter kan därför anses ha en tveksam, eller ingen additionell klimatnytta. Om tillgången på förnybara drivmedel hade varit högre liksom möjligheten att ta ut ett högre pris, hade slutsatsen kanske varit annorlunda.

Följande bränslen omfattas dock inte av ovan nämnda regelverk vilket innebär att användningen av dessa bidrar till en mer säker additionell klimatnytta:

- gas, el och höginblandade biodrivmedel (HVO100, FAME, Etanol (E85, ED95)) i Sverige
- gas och el i Norge
- el i Finland

I Danmark omfattas alla drivmedel inklusive el av lagstiftningen.

Det är osäkert hur regleringarna ändras framåt. Särskilt osäkert är regleringar kring rena höginblandade flytande biodrivmedel i Sverige, som idag omfattas av skattebefrielse. Efter 1 januari 2023 kommer antingen skattebefrielsen att finnas kvar eller så kommer reduktionsplikten omfatta höginblandade biodrivmedel.

⁵ <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2021/2536>

⁶ Lag om främjande av användningen av förnybara... 446/2007 - Uppdaterad lagstiftning - FINLEX

⁷ Forskrift om begrensning i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) - Kapittel 3. Omsetningskrav for biodrivstoff og bærekraftskriterier for biodrivstoff og flytende b... - Lovdata

⁸ Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, Svensk författningssamling 2017:2017:1201 t.o.m. SFS 2021:747 - Riksdagen

Om skattebefrielsen finns kvar ökar transportbolags, kommuners och privatpersoners möjlighet att bidra till additionell klimatnytta.

Hållbara råvaror

Förnybarhetsdirektivet (REDII) har infört nya krav som succesivt kommer att fasa ut råvaror med s.k. hög ILUC-risk (ILUC=Indirect Land Use Change). Enligt Direktivet får inga råvaror med hög ILUC-risk räknas som förnybara i drivmedel år 2030, såvida de inte är certifierade som biodrivmedel med låg ILUC-risk för indirekt ändrad markanvändning.

För att fastställa vilka bränsleråvaror som innebär ”hög ILUC-risk” finns ett antal kumulativa/successivt adderande kriterier som ska bedömas. För närvarande bedömer EU primär palmolja ha ”hög ILUC-risk”. Direktivets kriterier är högt satta och i dag finns ingen certifierad palmolja i enlighet med kriterierna för låg-risk ILUC.

När det gäller biprodukten PFAD från palmoljeproduktion, hanteras den på lite olika sätt i de nordiska ländernas lagstiftning. Detta beror framförallt på hur PFAD klassificeras i lagstiftningen. Den viktigaste skillnaden mellan de nordiska ländernas implementering är att Sverige, Norge och Danmark bedömer PFAD som en bi-/samprodukt, medan Finland liksom ett par andra länder i EU, definierar PFAD som en restprodukt.

När PFAD anses vara en bi-/samprodukt likställs den med primär palmolja, dvs. PFAD anses som en råvara med hög ILUC-risk. När PFAD istället anses som en restprodukt, behöver råvaran endast spåras till platsen där den uppkommer. Den anses inte som en råvara med hög ILUC-risk och behöver därför inte fasas ut utan kan fortsätta finnas i biodrivmedel.

6.2 Standardiseringsarbete

Riktlinjerna från GLEC (Global Logistics Emission Council) hade ambitionen att bli det gemensamma ramverket för att beräkna och rapportera utsläpp från godstransporter och logistik. Detta ramverk håller nu på att utvecklas till en internationell standard, ISO 14083 som under våren 2022 släpptes i en remissutgåva. Denna standard inkluderar klimatberäkningar för samtliga trafikslag.

Det finns även en europeisk standard för beräkning av utsläpp från vägtransporter (CEN 16258). Denna är under omarbetande och kommer att harmoniseras med den internationella standarden, ISO 14083.

7 Motivering av kraven

Kraven är uppdelade i fem huvudsakliga områden:

- Klimat- och miljökrav på nätverkstransporten
- Sociala krav
- Krav i avtal mellan transportör och e-handel
- Informationskrav
- Krav på upprätthållande av licens

Kriterierna fokuserar på klimatkrav och miljökrav men relevanta sociala krav ställs också genom krav på arbetsrättsliga villkor och på trafiksäkerhet.

En central princip är att e-handelsvaran ska åka kollektivt så långt som möjligt. Detta innebär att kraven sätts på nivån "ett företags samlade e-handelstransporter", alltså inte på enskilda transportupplägg. Som bild 1 visar ingår både line haul och last mile, dvs. transporterna från terminal/depå ut till paketombud, paketbox och hemleverans.

En annan princip är att vissa krav behöver differentieras beroende på hur stor del av landets hushåll som transport/logistikföretaget når/täcker, dvs. graden av nationell täckning. Att leverera i glesbygd och i nordliga delar av de nordiska länderna innebär större utmaningar vad gäller främst elektrifiering och fossilfrihet. Samtidigt är en fungerande e-handel en viktig hållbarhetsfråga för att människor ska kunna bo och leva i hela landet.

När ett krav är delvis eller till fullo harmoniserat med Fair Transport Sverige och/eller Norge eller Bra Miljöval Lokala godstransporter anges det tydligt i kravet. Och det är även tydligt angivet när ett godkännande enligt Fair Transport (FT) eller certifikat enligt Bra Miljöval kan användas som verifikat för Svanens krav.

8 Krav på nätverkstransporten

Kapitlet innehåller krav på nätverket av e-handelstransporter med fokus på klimat, fordonsflotta, drivmedel och energieffektivitet.

8.1 Allmänt

O1 Beskrivning av transportnätverket

Det nätverk av e-handelstransporter som ska Svanenmärkas ska beskrivas. Syftet är att skapa en förståelse av nätverket och tjänsten/produkten och att bedöma om tjänsten/produkten uppfyller produktgruppsdefinitionen, se "Vad kan Svanenmärkas" och fig. 1.

Beskrivningen ska minst omfatta:

1. En övergripande beskrivning av nätverket av e-handelstransporter eller hela det integrerade nätverket där e-handelstransporter är en del. Eventuella avgränsningar ska tydligt beskrivas.

2. De trafikslag som används i nätverket och specifikt om intermodala lösningar används och i vilken utsträckning.
3. Eventuellt namn på produkt/tjänst som avses Svanenmärkas.
4. Täckningsgrad uttryckt som andel av hushållen (se Definitioner) i det aktuella landet eller annat relevant mått.
5. Antal terminaler, depåer och dess geografiska lägen (ort).
6. Antal fordon som ingår i nätverket av e-handelstransporter (inklusive underleverantörer) samt procentuell andel fordon i den egna fordonsflottan.
7. Anställningsform för chaufförer/de som utför transportarbetet.
8. Uppskattning av hur stor andel av de totala transporterna som är injektionstransport, dvs. där exempelvis e-handelsföretaget självt ombesörjer transport av e-handelsgoods till terminal. Om injektionstransporter överstiger 5 % av den totala energin ska dessa medräknas i krav O5 och O6, se även bilaga 3.

☒ Beskrivning av punkt 1-8, enligt ovan, gärna i bilaga 1.

Bakgrund

I syfte att skapa en förståelse för vad som ska Svanenmärkas och kvalitetssäkra handläggning av ansökan, behövs en tydlig beskrivning av transportnätverket.

O2 Flyg som trafikslag

För att flyg inte ska förekomma som en *ordinarie* del av affärsmodellen för Svanenmärkt e-handelstransport ska delkrav 1 och 2 uppfyllas:

1. Flygfrakt får på regelbunden basis inte förekomma som trafikslag i det Svanenmärkta e-handelsnätet.

Detta innebär exempelvis att pakettjänster som transporteras integrerat med ett snabbt brevflöde som kräver flygfrakt vissa sträckor, inte kan Svanenmärkas. Flyg kan dock förekomma i undantagsfall. Undantag görs också för specialdestinationer som exempelvis Svalbard.

2. Licensinnehavaren får inte erbjuda Svanenmärkt e-handelstransport till de e-handelsbolag vars affärsidé kräver att godset flygs för att uppfylla leveransvillkoren.

Detta betyder att e-handelsplattformar som flyger e-handelsvaror direkt till slutkonsument från tillverkningsland inte kan erbjuda Svanenmärkt e-handelstransport.

☒ En garanti att flyg normalt inte används som trafikslag inom den Svanenmärkta e-handelstransporten. Undertecknad bilaga 1.

☒ Intygande om att Svanenmärkt e-handelsleverans inte säljs till de e-handelsbolag som avses i kravpunkt 2. Undertecknad bilaga 1.

¶ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av företags utcheckningslösningar.

Bakgrund

I förstudiearbetet⁹ analyserades frågan om flyg som trafikslag inom e-handel. Sammanfattningsvis konstateras att flyg normalt förekommer i mycket liten utsträckning i nätverket av Svanenmärkta transporter som sträcker sig från e-handlarens sista lager till slutkonsument. Däremot förekommer det i inkommande transporter (se Definitioner), men dessa ligger utanför produktgruppsdefinitionen.

För trovärdigheten hos Svanenmärkningen är det viktigt att så långt möjligt begränsa flyg som transportslag. Detta görs på två sätt:

1. *Begränsning av flyg som ett trafikslag inom nätverket av Svanenmärkt e-handelsleverans.*

I och med att reglerna nu tillåter postutdelning mer sällan än dagligen, har flyg kraftigt minskat som transportslag för brev och varubrev/litet paket. Men det finns exempel på produkter som flygs på regelbunden bas för att serviceavtal och ledtider ska upprätthållas, exempelvis Bedriftspakker (B2B) Express och Varubrev 1:a klass.

Flyg får trots denna grundregel förekomma i undantagsfall och för specialdestinationer som av naturliga skäl med beroende av flyg. Svalbard är ett sådant exempel, dit paket < 35 kg flygs medan annat gods primärt transporteras med båt.

För att säkerställa att flyg inte normalt används inom ramen för Svanenmärkt e-handelstransport ska licensansökaren skriva under bilaga 1.

2. *Begränsning av flyg som en integrerad del av e-handlarens affärsmodell.*

Ett exempel på e-handelsvolymmer som transporteras med flyg är de mindre paket som går med brevflödet från främst Kina till Europa. Dessa transporter var tidigare subventionerade vilket möjliggjorde att billiga och lätta produkter kunde flygas direkt från Kina till de nordiska länderna till ett betydligt lägre pris än om samma vara hade transporterats inom det nordiska landet¹⁰. Sedan UPU-avtalet förändrades, portot för kinapaket höjdes och varorna belades med moms har kinapaketen blivit dyrare. Volymerna har sjunkit, men det finns fortfarande ett flöde. Denna typ av bolag ska inte kunna erbjuda Svanenmärkt e-handelsleverans i sin checkout.

⁹ Fördjupad förstudie, Nordisk Miljömärkning, 2020.

¹⁰ <https://www.svt.se/nyheter/ekonomi/paket-fran-kina-blir-dyrare>.

8.2 Klimat- och miljökrav

Nordisk Miljömärkning har tagit fram ett beräkningsverktyg STEP (Swan Transport Energy Performance) som ska användas för inrapportering av uppgifter till krav O5 och O6. STEP visar utfallet som procentandel förnybar energi och energieffektivitet.

STEP visar även klimatpresentanda enligt krav O7 som ett resultat av inmatade uppgifter. Regler för inmatning av uppgifter i STEP finns preciserade i bilaga 2.

I bilaga 3 finns de allokeringsprinciper som ska användas för de företag som har transportsystem/nät där e-handelsvaror transporteras integrerat med annat gods.

O3 Befintlig lastbilsflotta

Samtliga egna fordon och underleverantörers fordon som utför e-handelstransporter åt licensinnehavarens Svanenmärka e-handelstransporter ska uppfylla nedanstående krav.

Om underleverantören har fordon som är dedikerade till licensansökaren är det just dessa fordon som ska uppfylla kravet. Om inte, måste hela underleverantörens flotta uppfylla kravet.

Samma principer gäller för egna fordon.

- a) Samtliga fordon ska vara lägst av EURO-klass V.
- b) Minst 70 % av alla fordon ska lägst vara av EURO-klass VI.
- c) Minst 5 % av antal fordon > 3,5 ton ska drivas med gas, el, vätgas eller ED95. Plugin hybrid tillgodoräknas också.
- d) Minst 15 % av antal lätta lastbilar ≤ 3,5 ton ska drivas med gas, el eller vätgas.

Med fordon menas här alla motordrivna fordon registrerade som lätt lastbil eller tyngre.

- ☒ Dokumentation som visar att kravet uppfylls t.ex. en fordonsförteckning.
- ☒ Punkt a) och b) kan alternativt verifieras med kopia på Fair Transport (SE)-godkännande mervärdesnivå 2.

O4 Krav på nya fordon

Kravet gäller de nya fordon som årligen tillförs licensinnehavarens nätverk under licensen giltighetstid efter att licens erhållits, antingen som köpta, hyrda eller leasade.

Kravet omfattar egna fordon och underleverantörers/åkeriers nya fordon som utför e-handelstransporter. I begreppet ny ingår inte *tillförd kapacitet* från underleverantörers befintliga fordonsflotta, utan endast nytillförda fordon.

A. Lätta fordon

Nyttillförda lätta fordon* till det Svanenmärkta nätverket ska drivas med gas, el eller vätgas. Hybridteknik godtas inte. För att premiera inköp av el-, gas- och

vätgasfordon med större lastkapacitet viktas olika fordon baserat på deras totalvikt enligt tabell nedan.

Kategori lätt fordon	Totalvikt (kg)	Lastkapacitetsfaktor
Skåpbil	2500- 3500	10
Distributionsbil (utdelningsbil)	1500- 2499	7
Övriga motoriserade lastfordon	500- 1499	4
Cyklar, mopeder etc.	0-499	1

Den nya /nyttillförda lastkapaciteten från gas- el och vätgasfordon ska uppgå till minst 75 % eller 85 % beroende på hur stor del av landet som licensinnehavarens nätverk täcker enligt tabell nedan.

Företagets täckning av landet, definierat som andel av hushåll (enhet med en brevlåda)	Andel av tillförd lastkapacitet från gas-, el- och vätgasfordon
≥ 80 %	75 %
< 80 %	85 %

**Med lätta fordon menas alla motordrivna fordon ≤ 3,5 ton. Dvs. även club-cars, mopeder, cyklar inkluderas.*

Räkneexempel: 10 skåpbilar varav 8 är gasfordon samt 50 elcyklar köps in. Tillförd lastkapacitet från gas, el - och vätgasfordon = $(8 \times 10) + (50 \times 1)/(10 \times 10) + (50 \times 1) = 87 \%$

B. Tunga fordon

Minst 20 % eller minst 1 fordon av de årligen nyinköpta tunga fordonen till det Svanenmärkta nätverket ska drivas med gas, el eller vätgas. Den hybridteknik som godtas är s.k. räckviddsförlängare/range extender (se Definitioner).

- ☒ Vid licensansökan: Investeringsplan för egen fordonsflotta.
- ☒ Året efter licensens utfärdande och samtliga efterföljande år: Utdrag ur fordonsregistret som visar nyinköpta och inregistrerade fordon för föregående 12 månader.
- ☒ Krav i avtal med underleverantörer/åkerier, för upphandlade transporttjänster i det Svanenmärkta nätverket.
- ¶ Kontroll av att licensinnehavaren genomfört revisionen av transportleverantörer i nätverket.

Bakgrund

För att få ned transportsektorns klimatutsläpp krävs förändringar i och en utveckling av fordonsflottan mot både energieffektivare fordon och en betydligt större andel eldrivna vägtransporter. Utvecklingen mot eldrivna fordon går snabbt för personbilar och lätta lastbilar/distributionsbilar. Tunga lastbilar är däremot inte lika enkla att elektrifiera och kräver än så länge andra lösningar. Därför är kravnivåer differentierade på tunga fordon eller lätta fordon.

Krav O3 säkerställer en lägstanivå på fordonsflottan som ska vara uppnådd för licens. Detta kompletteras med krav O4 som säkerställer att långsiktigt hållbara

fordon köps in vid förnyelse och utökning av fordonsflottan. Kravet omfattar både de fordon som licensinnehavaren själv äger samt de fordon som underleverantörer/åkerier äger.

Nordisk Miljömärknings krav på långsiktigt hållbara drivlinor/motorsystem är framförallt el, men även biogas och vätgas bedöms som bra alternativ. Procentsatserna 75 % respektive 85 % är högt satta eftersom kravet endast gäller nyinköp av lätta fordon där emissionsfria alternativ finns och är ekonomiskt försvarbara.

För fordonsflottan hade det varit bättre att ställa kravet uttryckt som procentandel av körda kilometer, men det skulle sannolikt innebära en stor arbetsbörda att ta fram dessa uppgifter. Därför uttrycks kravet i procentandel av antal tillförda fordon viktade baserade på deras lastkapacitet.

I tabellen ovan kategoriseras fordonen i olika totalvikter (återfinns i fordonsregistret) och viktningen bygger på lastkapacitet för varje kategori uttryckt i lastvikt. Viktningen är relativt enkel och bygger på följande logik: i kategorin cyklar och mopeder ingår enkla cyklar som kan lasta ca 60 kg till cargocyklar som lastar 150-170 kg. Den genomsnittliga lastvikten för denna kategori är ca 100 kg. Den övre kategorin är elektriska skåpbilar (t.ex. VW Crafter) med en lastvikt på ca 900-1000 kg. Det innebär att en elektrisk skåpbil lastar ungefär 10 ggr så mycket som en genomsnittlig cykel; därför viktas den upp 10. Sedan är det en fallande skala för varje tonintervall av fordonens totalvikt.

O5 Förnybar energi

Andelen förnybar energi som används för det samlade transportarbetet i e-handelsnätverket ska minst uppgå till nedanstående nivåer. Energin från både egna fordon och underleverantörer ska ingå.

Land	Andel förnybar energi från kriteriernas startdatum till 31 dec 2024	Andel förnybar energi från 1 jan 2025 till kriteriernas slutdatum
Sverige	60 %	75 %
Norge och Danmark	40 %	55 %
Finland	30 %	45 %

Definition av förnybar energi:

$$\text{Andel förnybar energi} = \frac{\text{Förnybara drivmedel} + 2,5 \times \text{el}}{\text{Total energi för transport}}$$

Energi till drift av terminaler, sorteringsmaskiner och liknande ingår inte.

Det initiala gränsvärdet för Sverige är harmoniserat med Fair Transport mervärdesnivå 2.

Bilaga 2 specificerar beräkningsvetyget STEP och regler för inrapportering.

Bilaga 3 specificerar de allokerings- och redovisningsprinciper som får användas.

När betydande förändringar i omvärlden (regelverk etc.) som kan påverka tillgången på förnybara drivmedel sker, kan gränsvärdena behöva justeras. Detta sker efter en nationell remiss.

- ☒ Årlig inrapportering av drivmedelskomponenter/-volym i STEP.
- ☒ En beskrivning av hur inrapporterade uppgifter är framtagna, inklusive allokeringsmetoder, antaganden och styrkande verifikat i form av rapporter från bränsleleverantörer.

Bakgrund

En Svanenmärkt e-handelstransport innebär att transport- och logistikföretagen som utför transporter har minskat sitt klimatavtryck genom att bland annat begränsa eller till och med fasa ut fossila bränslen genom att öka andelen förnybar energi i transportsystemet och elektrifiera. Beroende på utbudet av förnybara drivmedel i de nordiska länderna har transportbolagen olika möjlighet att snabbt ställa om till förnybara drivmedel. I alla länder finns dock möjlighet att byta ut fordon drivna av fossila drivmedel samt effektivisera transportsystemet.

Svanen räknar med alla förnybara bränslen som transport-/logistikföretaget använder för att uppfylla kravet, även de som omfattas av nationell lagstiftning för inblandning av förnybara bränslen genom reduktionsplikt och kvotplikt. Nordisk Miljömärkning anser att det är viktigt att stora drivmedelsanvändare går före, driver utvecklingen mot mer hållbara bränslen, och signalerar att marknaden är redo att höja ambitionen och därmed skapar en tydlig och snabb efterfrågan på förnybara bränslen. Kravet är också utformat för att fungera i alla nordiska länder, oavsett varierande nationell lagstiftning. Att alla förnybara bränslen får räknas in, oavsett om de ingår i lagstadgad plikt eller inte, motverkar också att bränslen tankas i länder med lägre lagstadgade krav på förnybar inblandning.

Kravnivån är satt utifrån dialog med logistikföretag, och analys av möjligheterna till förnybar energi i transportsektorn i de nordiska länderna. Den högre kravnivån för Sverige beror dels på att den lagstadgade inblandningsnivån av förnybara bränslen i bensin och diesel (den s.k. reduktionsplikten) är hög, dels på en utvecklad marknad för helt förnybara drivmedel att använda i traditionella fordon. Gränsvärdet är detsamma som Fair Transport Sveriges kriterier-mervärdesnivå 2.

Gränsvärdet på förnybar energi kommer att höjas för alla länder under licensens giltighetstid som ett resultat av den snabba utvecklingen både av förnybara flytande bränslen och av den förväntade snabba ökningen av elektrifierade fordon i företagets fordonsflotta.

Nordisk Miljömärkning har valt att i täljaren, vikta upp elektricitet i beräkningen av förnybar andel. Bränslekvalitetsdirektivet (2015/652/EU) anger effektivitetsfaktorn 0,4 för batteridrivet elektriskt drivsystem och faktorn 1 för förbränningsmotor. Därför har faktorn 2,5 (1/0,4) använts för att ta hänsyn till elmotorns högre effektivitet.

Det är valfritt att räkna med energianvändning från e-handelsgoods på tåg. För de aktörer som skickar mycket e-handelsgoods på tåg kan det vara fördelaktigt att räkna med tågets energianvändning. Observera att volymerna paket som transporteras på tåg dock alltid ska räknas med.

Energianvändningen för fartygstransporter ska inte medräknas.

O6 Energieffektivitet

Den totala energin per sändning (E) som används för det samlade transportarbetet i e-handelsnätverket får maximalt uppgå till:

$$E = F \times \left(\frac{\text{företagets genomsnittliga volymvikt per sändning (kg)}}{3,0 \text{ (kg)}} \right)$$

Formeln hanterar olikheter i vikt och volym på godset och viktar licensinnehavarens genomsnittliga volymvikt (kg) med nordisk genomsnittlig volymvikt (3,0 kg).

Beräkningen ska göras i verktyget STEP där E automatiskt beräknas och visar kravuppfyllnad.

F är en nationellt anpassad faktor (kWh/sändning) enligt:

För Norge, Sverige och Finland är F = 2,3.

För Danmark är F = 2,0.

En sändning definieras som total mängd frakt som e-handelskonsumenten köpt vid en enskild transaktion.

- ☒ Årlig inrapportering av drivmedelskomponenter/-volym, antal sändningar samt genomsnittlig volym per sändning i STEP.
- ☒ En beskrivning av hur inrapporterade uppgifter är framtagna, inklusive allokeringsmetoder, antaganden och styrkande verifikat i form av rapporter från bränsleleverantörer (normalt samma beskrivning och verifikat som för krav O5).

Bakgrund

Detta krav syftar till att utesluta de transportföretag som inte arbetar med:

- en hög fyllnadsgrad
- effektiva förpackningslösningar
- gods på tåg
- elektrifiering
- ett effektivt transportnät och ruttplanering
- samlastning med andra transportörer

En viktig faktor för att skapa hållbara transporter är transporteffektivitet dvs. att minska slöseri av energi inom logistiknätverket i form av låg fyllnadsgrad, fragmentering av volymer på mindre fordon, tomma transporter m.m. Därför är det viktigt att detta område täcks in i Svanenmärkningen.

För att kunna ställa krav kring effektivitet behöver energiåtgången relateras till nyttan med transporten. I detta fall kommer kravet att ställas på nyckeltalet

(kWh/sändning) för nätverket. Detta motsvarar alltså den energi som krävs för att genomföra en genomsnittlig sändning.

Under de dialoger Nordisk Miljömärkning har haft med logistikaktörer har det framkommit att energiåtgången kommer att skilja mycket beroende på vilket typ av gods som transporteras men även på grund av andra faktorer som landets geografi, demografi, storlek mm. Därför kommer kravgränsen att anpassas på två sätt:

Främst sker en anpassning till företagets genomsnittliga storlek och vikt på gods. Om ett företag kör tungt och skrymmande gods kommer gränsen för nyckeltalet (kWh/sändning) att höjas för just detta företag. Med andra ord kan just detta företag använda mer energi per sändning och fortfarande klara kravet.

I tillägg sker en anpassning av faktorn F för energianvändning i kWh per genomsnittlig sändning. Faktorn F är satt till 2,3 kWh/genomsnittlig sändning för Norge, Sverige och Finland medan $F = 2,0$ för Danmark.

Utifrån de företag som deltagit under utvecklingen har ett nordiskt normvärde beräknats till en genomsnittlig volymvikt på 3,0 kg. Licensansökarens genomsnittliga volymvikt relateras till detta normvärde för att justera gränsen på energieffektivitet som ska uppnås.

Under arbetet har andra funktionella enheter som t.ex. **tonkilometer**, paket och km utretts men i samråd med branschen är enheten sändning det som är mest relevant inom e-handel. I många fall är en sändning detsamma som ett paket men det förekommer sändningar som innehåller flera paket. Begreppet sändningar har valts då det kan kopplas till en enskild e-handelstransaktion. I kommunikationen med e-handelskonsumenten kommer dock sändning att likställas med paket eftersom paket är ett enklare begrepp för en konsument att förstå.

07 Klimatprestanda

Licensinnehavare ska på årsbasis förbättra sin klimatprestanda för det Svanenmärkta e-handelnätet, i absoluta tal (ej relaterat till antalet sändningar).

Klimatprestandan beräknas av STEP baserat på inrapporterade uppgifter i krav O5 och O6.

Per default används genomsnittliga utsläppskoefficienter i STEP.

Licensinnehavaren får använda andra utsläppskoefficienter för flytande och gasformiga drivmedel förutsatt att de är verifierade med intyg från drivmedelsbolaget. Utsläppskoefficienten för el får inte ändras.

Vid uppköp, försäljning eller konsolidering mellan transport/logistikbolag som har en stor påverkan på transportnätverkets klimatutsläpp ska basåret räknas upp utifrån en metodik som accepterats av Nordisk Miljömärkning.

- ☒ Redovisad klimatprestanda enligt STEP.
- ☒ Om andra utsläppskoefficienter används: intyg, exempelvis en miljörapport från drivmedelsbolaget.

Bakgrund

Klimat/CO₂-prestanda lyfts ofta upp som den kanske viktigaste faktorn att ställa krav kring. Många krav i Svanenmärkningen driver mot minskade klimatutsläpp som exempelvis krav kring förnybar energi, fossilfria hemleveranser, krav på fordonsflotta och inköp. I dialogen som förts med intressenter under kriterieutvecklingen har Nordisk Miljömärkning konstaterat att det är svårt att sätta en styrande kravgräns på exempelvis CO_{2e}/sändning eftersom både beräkningsmetodik och förutsättningar för olika företag skiljer sig mycket åt.

Det är centralt att samhällets utsläpp av klimatgaser minskar kraftfullt och att minskningen påbörjas omgående. För att se att Svanenmärkningen leder till minskade CO₂-utsläpp kommer klimatavtrycket i absoluta tal (inte relaterat till antal sändningar) att följas upp. Detta mått måste förbättras från år till år även om kravet inte anger hur mycket minskningen ska vara. Den klimatprestanda som blir utfallet i STEP kommer sannolikt att skilja sig åt jämfört med det klimatnyckeltal som licensinnehavaren kommunicerar till sina intressenter, på hemsida och i kundrapporter. Detta är en konsekvens av bristen på en gemensam beräkningsmetodik.

Som framgår av avsnitt 6.2 pågår det mycket arbete med standardisering av klimatberäkningar inom transportnäringen. Det finns därmed förhoppningar att i nästa generation av kriterier kunna ställa styrande krav kring klimatprestanda då det i skillnad från nu finns en för branschen etablerad och standardiserad CO_{2e}-beräkning.

Beräkningsverktyget STEP använder utsläppskoefficienter för drivmedel hämtade från Energimyndigheten i Sverige, eftersom svensk biodrivmedelsmarkande är mer utvecklad än i övriga Norden och statistiken är heltäckande. Licensansökaren får dock ange egna utsläppskoefficienter i det fall de kan verifieras av drivmedelsbolaget.

För elektricitet använder STEP nordisk el-mix som utsläppskoefficient för el i CO_{2e}-beräkningen¹¹. Anledningen är att Nordens elsystem är sammankopplat samt att kravet innebär att redovisa CO₂-utsläpp och inte en absolut kravgräns. Nordisk miljömärkning vill även likställa climateffekten av elektrifiering i varje land.

I nästa generation av kriterierna är målsättningen att kunna ställa ett klimatkrav med ett specifikt gränsvärde.

¹¹ <https://naturvardsverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1540012/FULLTEXT01.pdf>

O8 Hållbara råvaror/drivmedel

Drivmedel som innehåller bränsleråvaror med hög ILUC-risk enligt EU:s Förnybarhetsdirektiv (RED II)¹² får inte användas. Kravet omfattar både licensinnehavarens egna fordon och de underleverantörer/åkerier som ingår i det Svanenmärkta transportnätverket.

Beräkning på massbalans enligt Förnybarhetsdirektivet, artikel 30 kan användas för att dokumentera att råvaror med hög ILUC-risk inte har använts/ingått i drivmedel.

Nordisk miljömärkning bedömer råvaran Palm Fatty Acid Distillate (PFAD) som en bi-/samprodukt från palmoljeproduktion och PFAD anses därför som en råvara med hög ILUC-risk. Notera att i Finland kan s.k. palmoljefri biodiesel innehålla PFAD.

Egna drivmedel:

- ☒ Kopia på avtal samt årligt verifikat från drivmedelsleverantör/er som visar att köpta mängder drivmedel inte innehåller råvaror med hög ILUC-risk såsom palmolja och PFAD. Massbalansberäkning kan användas. Kopia på avtalet ska skickas in vid ansökan och det årliga verifikatet ska skickas in vid den årliga uppföljningen, se krav O20.

Underleverantörers drivmedel:

- ☒ Kopia på avtal, eller annan dokumentation, som styrker att licensinnehavaren kräver att underleverantörer inte använder drivmedel baserade på råvaror med hög ILUC-risk, såsom palmolja och PFAD.
- ☒ Resultat av årliga stickprovskontroller av underleverantörers drivmedelsinköp.

Bakgrund

Förnybara drivmedel (biodrivmedel) minskar klimatpåverkan jämfört med fossila drivmedel. För att reglera att klimatnytta blir reell och att produktionen av biodrivmedel inte konkurrerar med livsmedels- och foderodling, anger det europeiska Förnybarhetsdirektivet (REDII) minimikrav för klimatprestandan. Nu gäller minst 50 % mindre utsläpp jämfört med fossilt och att livsmedels- och foderbaserade grödor begränsas till maximalt totalt 7 % i ett biodrivmedel.

Förnybara råvaror i drivmedel kan ha negativ påverkan på klimat, biologisk mångfald och markförhållanden i de länder där råvaran produceras. I Förnybarhetsdirektivet har det införts nya ambitiösa krav som succesivt kommer att fasa ut råvaror med s.k. hög ILUC-risk (ILUC = Indirect Land Use Change). Enligt Direktivet får inga råvaror med hög ILUC-risk räknas som förnybara i drivmedel år 2030, såvida de inte är certifierade som biodrivmedel med låg ILUC-risk. För närvarande bedömer EU endast primär palmolja som en råvara med hög ILUC-risk. Om någon annan råvara försämrats i förhållande till EU:s bedömningskriterier kommer även denna råvara att automatiskt omfattas av kravet. Genom att redan nu förbjuda råvaror med hög ILUC-risk ställer Nordisk Miljömärkning strängare krav än lagstiftning.

¹² Regulation (EU) 2019/807 of 13 March 2019 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0807&from=EN>

När det gäller biprodukten PFAD från palmoljeproduktion, hanteras den på lite olika sätt i de nordiska ländernas lagstiftning. Detta beror framförallt på hur PFAD klassificeras i lagstiftningen – som bi-/samprodukt eller som rest/avfallsprodukt vid palmoljetillverkningen. Sverige, Norge och Danmark bedömer PFAD som en bi-/samprodukt, medan Finland bedömer PFAD som en restprodukt. Det här betyder att i Finland kan biodiesel (inklusive låginblandning i fossil diesel) innehålla PFAD.

Nordisk Miljömärkning bedömer råvaran PFAD som en bi-/samprodukt och därmed likställs PFAD med primär palmolja, dvs. PFAD anses som en råvara med hög ILUC risk. Som lagstiftningen ser ut nu medför det en potentiell utmaning för e-handelstransportörer i Finland att uppfylla kraven, då det i så fall skulle kräva, att ansökare har full kontroll på bränslen. Denna kontroll kan de uppnå antingen genom att använda gas eller el, eller ifall de kör på fossil eller biodiesel, tanka på egna tankanläggningar eller genom att sluta avtal med bränsleleverantörer om att köpa bränsle fritt från palmolja/PFAD. Ett dylikt avtal ska säkerställa att drivmedelsleverantören kommer att leverera drivmedel fritt från palmolja och PFAD utifrån leverantörens massbalanssystem. Varje år ska transportbolaget inhämta en redovisning från bränsleleverantören som visar detta och skicka in den till Nordisk Miljömärkning i enlighet med krav O20.

Massbalanslösning som den tillämpas i Förnybartdirektivet gäller endast för biobränslen- oavsett om de är inblandade med fossilt eller inte. Den möjliggör att partier med olika hållbarhetsegenskaper kan blandas fysiskt, men ”administrativt” skiljs de åt.

09 Körbeteende

Kravet består av två delar och gäller både licensinnehavarens anställda chaufförer och chaufförer hos underleverantörer/kontrakterade åkerier som utför Svanenmärkta e-handelstransporter.

A. Utbildning av förare

Samtliga förare av motorfordon (körkortsbehörighet B eller högre) ska vara utbildade i sparsam körning (se Definitioner). De förare som inte redan genomgått utbildning ska ha gjort det inom 12 månader efter erhållen licens. Nya förare ska utbildas inom 12 månader efter att de påbörjat sitt uppdrag.

Nordisk Miljömärkning godtar olika typer av utbildningar, även webb-baserade eller moment som ingår i B-körkortsutbildning (som genomförts från och med 2014).

B. Upprätthållande av sparsam körning

Sparsamt körbeteende ska upprätthållas över tid. Det ska ske genom att minst ett av följande alternativ genomförs för samtliga chaufförer:

- Regelbunden upprepning av grundutbildning (del A ovan) minst vart femte år.
- Ett återkommande fördjupat/kompletterande utbildningstillfälle med praktiskt moment under licensens giltighetstid.

- Löpande återkoppling av förarens körbeteende genom handledning eller återkoppling mellan chef/medarbetare.

En kompletterande del om mätning och återkoppling av faktisk bränsleförbrukning finns i O12 Valbara krav.

- ☒ A: Utbildningsplan som inkluderar chaufför och datum för genomförd eller planerad utbildning.
- ☒ A: För underleverantörer ska licensinnehavaren uppvisa rutiner för kontroll av efterlevnad samt resultat av genomförda stickprovskontroller.
- ☒ B: Rutin som beskriver hur sparsamt körbeteende upprätthålls över tid för egna chaufförer och underleverantörer.
- ☒ För chaufförer med körkortsbehörighet C1, C1+E, C, C+E är yrkeskompetensbevis (YKB) tillräckligt för att verifiera kravet.

Bakgrund

Bränsleåtgång kan skilja mycket mellan olika förarens körstil. Att praktisera sparsam körning är en effektiv metod att reducera utsläpp på kort sikt. Ett annat mervärde av sparsam körning är ökad trafiksäkerhet. Det finns indikationer på att satsningar på sparsam körning kan minska drivmedelsförbrukningen med upp till 15 procent, men sannolikt är reduktion på runt 7 procent mer vanlig. Vid stadskörning är potentialen som störst.¹³ En minipilotstudie utförd i Norge visade på 7-8 % minskad drivmedelsförbrukning.¹⁴

Det finns utmaningar med att bibehålla den nya sparsamma körningen som lärts ut, då det är lätt att "falla tillbaka" i gamla invanda körmönster. Därför ställer Nordisk Miljömärkning krav på en kompletterande del B med krav på upprepning, fördjupning eller systematisk återkoppling till chaufför.

Det så kallade körkortsdirektivet (EU) 2018/645¹⁵ gäller för förare av tunga fordon som kräver körkortsbehörighet. Direktivet beskriver att förare måste genomgå utbildning för att få Yrkeskompetensbevis vilket krävs för att framföra tunga godstransporter. I senaste ändringen av direktivet har det blivit tydligare vad utbildningen ska innehålla rörande optimering av bränsleförbrukningen. Direktivet kräver fortbildning vart femte år, och fortbildningen ska enligt direktivet ha tyngdpunkt på bland annat den miljöpåverkan som framförandet av fordon medför. Alla förare av tunga fordon kan därför antas ha genomgått grundutbildning och löpande fortbildning i sparsam körning. Direktivet är implementerat i de nordiska länderna genom: Lag (2007:1157) om yrkesförarkompetens (SE), Lag om transportservice 320/2017 (FI), Forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) (FOR-2008-04-16-362) (NO) och bekendtgørelse nr. 322 af 30. Marts 2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (DK).

¹³ [Vägledning för transportköpare](#) Länsstyrelsen Västmanland, 2021

¹⁴ Økonomisk kjøring gir kostnads- og miljøgevinster, Samferdsel 21-11-2019, <https://samferdsel.toi.no/>

¹⁵ [Europaparlamentets och Rådets direktiv \(EU\) 2018/ 645](#)

De nationella lagstiftningarna i Norden kräver att moment för optimal, bränslesnål körning ingår i både grund- och fortbildning. Nordisk Miljömärkning går längre än lagstiftningen då inte bara lastbilschaufförer, utan samtliga chaufförer av motorfordon av körkortsbehörighet B eller högre, omfattas av krav på sparsam körning. För chaufförer med körkortsbehörighet C1, C1+E, C, C+E är yrkeskompetensbevis tillräckligt för att uppfylla kravet.

O10 Ruttoptimering

Transport-/logistikföretaget ska ha digital ruttoptimering som minst omfattar alla regionala transporter och last mile transporter med motordrivna fordon i syfte att minimera antalet körda kilometer. Kravet omfattar även de underleverantörer/åkerier som ingår i licensinnehavarens nätverk av Svanenmärkta e-handelstransporter.

Med digital ruttoptimering avses ett digitalt system som kontinuerligt uppdateras och därmed säkerställer optimala rutter som t.ex. tar hänsyn till paketvolym, leveranspunkter, köbildning och vägarbeten. Det är tillräckligt att rutter optimeras fram till avfärd.

Regionala transporter och last mile transporter är de transporter som utförs från spridande terminal till slutkonsument, via eventuella depåer. Line haul transporter och andra fasta rutter omfattas inte av kravet.

En kompletterande del om dynamisk ruttoptimering finns i O12 Valbara krav.

☒ Beskrivning av det/de ruttoptimeringsverktyg licensinnehavaren och dess underleverantörer använder och hur de fungerar för att effektivisera transportarbetet.

¶ Kontrolleras på plats.

Bakgrund

Digital ruttplanering är en metod för att planera och optimera företagets rutter mer eller mindre avancerat. Genom ruttplanering utförs transporterna mer resurseffektivt eftersom körsträckan optimeras, antalet fordon som används kan minska, antal stopp per körtur ökar och fyllnadsgraden ökar. Sker ruttplaneringen med ett digitalt verktyg, kan upp till 20 % effektivare rutter skapas jämfört med manuell (traditionell) planering¹⁶. För företag med en stor andel fasta rutter kan ruttoptimering göras med viss framförhållning. Företag med varierande körningar behöver däremot optimera under dagen.

O11 Hemleverans

Krav a) och b) nedan ska uppfyllas för de transport-/logistikföretag som erbjuder hemleverans. Hemleverans omfattar sträckan för att transportera paketet från den sista distributionspunkten och till konsumentens hemadress. Leveranser till paketombud eller paketboxar ingår inte.

a) Hemleverans ska vid licensansökan ske enligt tabell nedan:

¹⁶ [Förstudie samordnad varudistribution](#), Nationellt centrum för kommunal samordnad varudistribution, 2020

	Andel av fordon som utför hemleveranser och som alltid drivs med el eller med förnybara drivmedel**			
Företagets täckning (andel av hushåll* i landet)	Sverige:	Danmark:	Norge:	Finland:
> 90 %	60 %	50 %	50 %	40 %
70 - 90 %	80 %	70 %	70 %	60 %
< 70 %	100 %	100 %	100 %	100 %

b) Hemleverans ska alltid aviseras minst 24 timmar innan leverans.

**Ett hushåll består av personer som är folkbokförda i samma bostad. Ett hushåll kan ofta likställas med en gemensam postlåda.*

*** Med detta avses fordon som alltid drivs med el (oavsett källa), rena (100 %) biodrivmedel, biogas (enligt grön gas-principen, se Definitioner), vätgas och muskelkraft. Hybridteknik godtas inte (se Definitioner).*

I gränsvärdena för andel fordon som utför dessa hemleveranser tillåts en felmarginal om 2 %. Inom felmarginalen ryms bland annat feltankningar.

- ☒ Information om den procentuella andel hushåll licensinnehavaren täcker i det land där Svanenmärkt e-handelsleverans erbjuds.
- ☒ Beräkning och annan verifikation som visar att kravnivån i det aktuella landet uppfylls. Verifikatet måste visa att fordonen alltid har drivits med el eller förnybara drivmedel.
- ☒ Beskrivning av system/rutin för avisering av hemleverans.

Bakgrund

Det finns flera olika last mile alternativ i en utcheckning (se Definitioner). Hemleverans är i dag generellt mindre energieffektivt än leverans till paketombud eller paketboxar. Hemleverans innebär en totalt sett lägre fyllnadsgrad då bilen blir tommare och tommare längre ut på leveranssträckan, många starter och stopp med relativt högre utsläpp, fler transporter med mindre fordon och bristande samordning mellan de last mile företag som finns på marknaden.

Samtidigt kan en hemleverans vara effektiv, klimatsnål och med hög hållbarhet och om privata inköpsresor eller ägandet av en bil kan undvikas.

För att balansera skillnaderna i effektivitet ställs ett specifikt krav som enbart gäller hemleverans och inte gäller leverans till paketskåp, ombud eller uthämtning i butik. Hemleverans definieras som sträckan för att transportera paketet från den sista distributionspunkten och till konsumentens hemadress.

Det är enklare för ett transportföretag som är specialiserat på att leverera gods till tätbebyggda områden att skapa elektrifierade eller förnybara hemleveranser jämfört med de aktörer som erbjuder hemleverans i hela landet. Hemleveranser i glesbygden innebär längre sträckor vilket försvårar för rena elfordon samtidigt som tillgången till förnybara flytande och gasformiga drivmedel är mer

begränsad. Därför innebär kravet tre olika nivåer baserat på täckning av hushållen i respektive land.

Genom detta krav är sannolikheten större att den Svanenmärkta hemleveransen faktiskt utförs med ett elektrifierat eller förnybart alternativ.

För hemleverans är det mycket relevant att minimera bomkörningar. Därför krävs att hemleveranser ska aviseras.

O12 Krav med valbara åtgärder

Kravet innehåller sex olika åtgärder som bidrar till hållbarare e-handelstransporter. För licens krävs att minst ett av dem finns i verksamheten/är genomfört.

1. Intermodala transporter

Licensinnehavaren ska antingen ha en av ledningen beslutad strategi för intermodalitet (se Definitioner) som syftar till ökande godsvolymer på båt eller tåg alternativt en av ledningen beslutad och finansierad projektplan som syftar till ökade godsvolymer på tåg eller båt. Nyttan av ett sådant projekt ska realiseras inom 2 år efter tilldelning av licens.

Reguljär färjetrafik som ingår i vägnätet betraktas inte som en intermodal lösning.

- ☒ En beslutad strategi eller en beslutad och finansierad projektplan.

2. Uppföljning av faktisk bränsleförbrukning

Ett (IT) system om redovisar mer än bara fordons bränsleförbrukning/snittförbrukning ska användas och minst omfatta 75 % av de fordon som används i nätverket. Det gäller både egna fordon och underleverantörers fordon. Systemet ska mäta och leverera detaljerad kör- och förbrukningsdata (till kontor/ledningscentral eller till chaufför). Systemet ska ge företaget möjlighet att analysera orsak till förbrukning.

- ☒ Beskrivning av systemet och hur stor andel av fordonen som är uppkopplade.

3. Digital dynamisk ruttoptimering

Licensinnehavaren ska ha dynamisk ruttoptimering som minst omfattar 20 % av de årligen levererade paketvolymerna.

Dynamisk ruttplanering innebär att rutter dagligen optimeras avseende sträcka/energieffektivitet, baserat på det gods som ska levereras ut, vilka fordon och chaufförer som finns till förfogande. För detta krävs ett digitalt verktyg där alla underliggande data analyseras och presenteras för den som utför planeringen.

I krav O10 ställs ett obligatoriskt krav på digital (statisk) ruttoptimering.

- ☒ Beskrivning av system för dynamisk ruttoptimering samt hur det bidrar till en ökad energieffektivitet och/eller klimatprestanda.

4. Samlastning/samtransport mellan olika transportbolag

Licensinnehavaren ska rutinmässigt samordna/samlasta minst ett transportupplägg, med en eller flera andra transport-/logistikaktörer (ej

underleverantörer). Samlastningen/samtransporterandet ska innebära en reellminst 10 % minskning av antalet körda kilometer inom planerade upplägget årligen samtoch ska ha en planerad varaktighet på minst 2 år. En beskrivning av hur samarbetet ser ut och fungerar och en uppskattning av effektiviseringen/nyttan med samarbetet

5. Öppen laddinfrastruktur

För att skynda på förutsättningarna för en elektrifiering ska licensinnehavaren ge sina underleverantörer/åkerier tillgång till den egna verksamhetens laddstationer för lätta och tunga lastbilar på minst hälften av de egna terminalerna eller depåerna.

- ☒ En förteckning över företagets terminaler och vilka som erbjuder öppna laddstationer.

6. Miljöeffektivare förpackningar

Licensinnehavaren ska i samverkan med e-handeln bedriva ett fortlöpande arbete (ej projekt) som antingen resulterar i mindre luft i förpackningarna eller minskar mängden förpackningsmaterial genom exempelvis retur/återfyllningsbara förpackningar. Arbetet ska minst omfatta 20 % av de årligen levererade paketvolymerna.

I krav O17 ställs ett obligatoriskt krav på avtal om fraktdragande vikt (se Definitioner).

- ☒ En beskrivning av arbetet med miljöeffektivare förpackningar.

Bakgrund

1. Intermodala transporter

Intermodala transporter (ibland kallat kombitransporter) innebär att minst två transportslag används vid frakt av gods och där huvuddelen av sträckan är med järnväg eller båt. Det finns stora förväntningar på att intermodala transporter ska öka och därmed bidra till klimatmål och ökad transporteffektivitet. Viljan att flytta över transporter från väg till intermodala järnvägstransporter är stor men ett av de främsta hindren som anges är järnvägens bristande tillförlitlighet¹⁷. Generella hinder för intermodala transporter är tidsfaktorn, högre kostnader, hamnavgifter, brist på kunskap och resurser samt olika tekniska barriärer¹⁸. Eftersom barriären fortfarande är stor för intermodalitet inom transport av e-handels gods är detta ett valbart krav.

2. Uppföljning av faktisk bränsleförbrukning

Det finns olika system som systematiskt mäter och rapporterar fordonens bränsleförbrukning och som även kan återkoppla detta till föraren. Syftet är att ge underlag för beslut som minskar bränsleförbrukning och stödja och befästa ett

¹⁷ Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter. Delredovisning av regeringsuppdrag. Trafikverket. 2019.

¹⁸ Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter. Redovisning av regeringsuppdrag Trafikverket. 2021.

sparsamt körsätt. Enligt en kartläggning av Trafikverket¹⁹ finns i huvudsak tre kategorier av IT-system, se nedan, där system av kategori II och III godkänns i detta krav.

Kategori	Beskrivning
I	Information om bränsleförbrukning levereras till kontor/ledningscentral.
II	Detaljerad kör- och förbrukningsdata mäts och levereras till kontor/ledningscentral. Möjlighet till analys av orsak till förbrukning.
III	Detaljerad kör- och förbrukningsdata mäts och visas för föraren i hytten. Sporrar till upprätthållande av sparsam körning.

3. Digital dynamisk ruttoptimering

I digital dynamisk ruttoptimering skapas leveransrutter och stoppsekvenser baserat på kund och beställningstyp utifrån dagliga variationer i efterfrågan. I dynamisk ruttoptimering bestäms de unika körrutterna baserat på det gods som ska köras för dagen, tidsfönster, stopptider, lastkapacitet, chaufförers arbetstider, returer m.m. Dynamisk ruttoptimering är långt ifrån standard i branschen idag. I krav O8 ställs ett obligatoriskt krav på digital (statisk) ruttoptimering.

Några exempel på digitala ruttoptimeringsprogram är Descartes och Route4Me.

4. Samlastning/samtransport

Samlastning/samtransport kan ske genom t.ex. samordnad varudistribution till vissa städer eller områden genom en transportörsneutral omlastningshubb eller paketbox eller genom att olika logistikbolag samverkar kring transporter till t.ex. ett logistikcenter. Samlastning används i urbana miljöer främst för att minska antalet fordonsrörelser. I glesbygd är drivkraften att öka fyllnadsgraden och få ekonomi på långa sträckor. Det finns många olika varianter att samlasta och samordna men alla minskar antalet transporter och/eller skapar effektivare transporter.

5. Öppen laddinfrastruktur

Med elektrifieringen av fordonssektorn behöver logistikföretagen även tillgodose åkeriernas behov av laddning²⁰. Denna åtgärd innebär att licensinnehavaren ger sina samarbetspartners/underleverantörer/åkerier tillgång till den egna verksamhetens laddstationer för lastbilar (semipublika laddningspunkter) ofta placerade på logistiknoder, terminaler och depåer.

¹⁹ Klimatsmart val av IT-stöd för att öka lönsamheten. Kartläggning av uppföljningssystem, och stöd för förare under färd. Trafikverket. 2012.

²⁰ Behov av laddinfrastruktur för snabbladdning av tunga fordon längs större vägar. Trafikverket, rapport 2021:012.

6. Miljöeffektivare förpackningar

Vilka förpackningar som används, förpackningsmaterial och hur effektivt varorna är förpackade ligger utanför transport-/logistikföretagens styrbarhet då det är e-handels ansvar. Under kriteriutvecklingen har vi dock sett att transportörerna i samverkan med e-handeln testat olika åtgärder för att minska förpackningarnas miljöpåverkan. Denna åtgärd premierar ett sådant arbete som faller så väl ut att det permanentas i verksamheten. Den svenska arbetsgruppen "frakta luft"²¹ har utarbetat en niopunktslista med åtgärder som kan inspirera.

8.3 Sociala krav

Avsnittet innehåller följande tre krav:

- Krav O13 som gäller för anställda chaufförer och anställda chaufförer hos underleverantörer inklusive egenföretagare.
- Krav O14 som istället gäller när formen egenanställning används, dvs. när chauffören är anställd av ett egenanställningsföretag (se Definitioner).
- Krav O15 som är ett grundläggande krav på förebyggande trafiksäkerhetsarbete.

Kraven är harmoniserade mellan Fair Transport SE, grundnivå och Fair Transport NO samt de nya kriterierna för Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022. Godkännande eller licensbevis enligt dessa system verifierar automatiskt krav O13 och O15.

O13 Arbetsvillkor anställda och egenföretagare

Nedanstående krav gäller både egna anställda chaufförer och de chaufförer som är underleverantörer, dvs. anställda på åkerier och lastbilscentraler. Kravet omfattar samtliga chaufförer som utför transporter inom e-handelsnätverket som ska Svanenmärkas.

Först anges kravet, därefter nationella hänvisningar till berörda avtal och slutligen hur kravet ska dokumenteras av licensansökaren.

- a) Licensansökaren ska följa avtal som slutits mellan arbetsmarknadens parter (arbetsgivarorganisation och arbetstagarorganisation/facklig organisation), s.k. kollektivavtal.
Alternativt ska;
- b) Lön, semester, arbetstid och försäkringar inklusive avtalspension minst ligga i nivå med de villkor som ställs i det avtal som anges i punkt a) ovan.

Sverige

Svenska Transportarbetareförbundet, Transportavtalet: [Arbetsrättsliga villkor för godsförare](#)

(Upphandlingsmyndighetens hemsida, Krav ID: 11367:3, enligt Bilaga 1.)

SEKO avtal för Postverksamhet: [Avtal Kommunikation](#)

²¹ En arbetsgrupp inom ramen för branschinitiativet Hållbar e-handel www.hallbarehandel.org

Norge

Skriftligt arbetsavtal vars innehåll följer Norsk Lov med hänvisning till minimikraven i Arbeidsmiljøloven § 14-6.

Att chaufförer har en lön som minimum motsvarar "Forskrift om allmenngjøring av tariffavtalet for godstransport på vei" samt täcks av de lagstadgade försäkrings- och pensionsförsäkringarna. [Forskrift om allmenngjøring](#).

Danmark

Något av de mest förekommande kollektivavtalen enligt Færdselstyrelsen: <https://fstyr.dk/da/Erhvervstransport/Godskoersel/Overenskomstforhold>

Finland

Något av följande kollektivavtal inom Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC:s medlemsförbund:

Bil- och transportbranschens arbetarförbund <https://www.akt.fi/pa-svenska/kollektivavtalen/>

Finlands post- och logistikunion, PAU Kollektivavtalen www.pau.fi

- ☒ För egna anställda: Senast underskrivna kollektivavtal. Om kollektivavtal saknas istället ifylld bilaga 4 för aktuellt land.
- ☒ För anställda hos underleverantörer: Skriftlig överenskommelse/avtal/Code of conduct mellan licensinnehavare och underleverantör som visar att licensansökaren ställer krav på kollektivavtal alternativt arbetsrättsliga villkor i nivå med kollektivavtal.
- ☒ Licensansökarens rutiner och uppföljning av underleverantörers efterlevnad av villkoren i överenskommelsen/avtalet/Code of conduct samt resultat av senaste årets kontroll.
- ☒ Kravet kan även verifieras med kopia på godkännande enligt Fair Transport i Sverige eller Norge eller licensbevis för Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022.
- ☐ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig granskning av genomförda kontroller av avtalets villkor.

Bakgrund

För en hållbar transportnäring krävs att företaget ger sin personal trygga anställningar och goda arbetsförhållanden samt följer lagstiftning, förordningar och föreskrifter. Detta ska naturligtvis gälla oavsett om arbetstagaren är anställd hos licensinnehavaren eller hos en underleverantör som utför transportarbete åt licensinnehavaren. Transportbranschen har utmaningar med arbetsvillkor och även om Nordisk Miljömärkning är en miljömärkning ställer vi alltid krav på sociala hållbarhetsområden som bedömts ha hög relevans.

Genom ett avtal mellan två parter på arbetsmarknaden—ett kollektivavtal—regleras anställningsformer, lön och ersättningar, övertid, ledigheter, arbetstider, pensioner och försäkringar m.m.

Nordisk Miljömärknings krav på arbetsvillkor bygger på grundnivån i transportnäringens system Fair Transport. Kravet innebär att det *antingen* ska finnas ett kollektivavtal *eller* ett avtal som omfattar arbetsrättsliga villkor till en motsvarande nivå. Angivet per land finns sedan hänvisningar till de berörda avtalen och relevant lagstiftning.

För egenföretagare, t.ex. ett åkeri utan anställda, kommer kravet och bilagan att vara överhoppningsbar.

Om licensansökaren har kollektivavtal verifieras kravet enkelt med senast undertecknat avtal. Om kollektivavtal saknas måste villkoren fyllas i bilaga 4 för aktuellt land. Granskning sker sedan för att säkerställa att dessa är i en "motsvarande nivå".

Licensansökare som anlitar underleverantörer styr dessa genom att ställa krav på arbetsrättsliga villkor i skriftliga överenskommelser/avtal/Code of conduct. Nordisk Miljömärkning granskar dessa liksom licensansökarens arbetssätt för att kontrollera hur överenskommelse/avtal efterlevs i praktiken.

O14 Arbetsvillkor egenanställda

För att säkerställa att transporttjänsten utförs med socialt ansvarstagande ska alla som utför transportarbete för licensansökarens räkning som egenanställda:

- a) Omfattas av kollektivavtal eller villkor minst i motsvarande nivå med detta.
- a) Vara anställd vid ett egenanställningsföretag.
- b) Ges timlön. Procentlön accepteras inte.

Det ska även finnas ett skriftligt avtal mellan licensansökare och egenanställningsföretag som reglerar genomförandet av uppdraget och tydliggör arbetsgivaransvaret.

- ☒ Undertecknad bilaga 5.
- ☒ Utdrag från avtalet mellan licensansökare och det/de egenanställningsföretag som anlitas, som visar att ovanstående krav regleras.
- ☒ Licensansökarens rutiner och uppföljning av att avtalet efterlevs av egenanställningsföretaget.
- ☒ Utdrag ur avtalet mellan egenanställningsföretaget och den enskilde chauffören, som visar att ovanstående krav regleras.

Bakgrund

E-handelns kraftiga tillväxt har lett till en ökad efterfrågan på transport- och posttjänster som bidragit till att nya aktörer har slagit sig in på marknaden. En del av dess är s.k. plattformsföretag som använder sig av olika anställningsformer. En av de stora utmaningarna med plattformarbete är de olika konstruktioner av affärsstrukturer som utmanar nuvarande system. När olika arbetsgivarfunktioner delas upp mellan olika aktörer finns det inte längre någon självklar arbetsgivare.

En del plattformsföretag anställer sin personal som vanligt och blir arbetsgivare medan andra använder sig av sysselsättningsformen egenanställning²². Det innebär att arbetaren fakturerar och betalar skatt (samt andra sociala avgifter) via en tredjepart, ett s.k. egenanställningsföretag. Denna tredje part tar i sin tur en avgift från arbetaren för sin tjänst. Arbetaren utför alltså tjänst åt plattformsföretaget men får lön från tredje part.

Egenanställning kan vara ett sätt att modernisera och möta nya krav på arbetsmarknaden utan att ge avkall på lagstadgade rättigheter och sunda villkor. Huvudprincipen bör vara att sociala rättigheter ska garanteras oberoende av anställningsform²³, ²⁴. För att garantera detta ställer Nordisk Miljömärkning krav på att chaufförer ska vara anställda vid egenanställningsföretaget samt att avtalet mellan licensinnehavare och egenanställningsföretaget (tredje part) tydliggör arbetsgivaransvaret och har villkor i nivå med ett kollektivavtal. Utöver det ställs även krav på att procentlön inte får förekomma. Procentlön innebär en procentuell ersättning baserad enbart på de faktiska körningar du fått. Denna ersättningsmodell kan innebära en orimligt låg ersättning till den uppdragstagare som är tillgänglig för arbete.

I Sverige har det etablerats ett auktorisationssystem för egenanställningsföretag²⁵. Detta skulle kunna vara något som krävs i nästa generation av kriterierna.

O15 Säkerhet

Som minimum ska följande finnas hos licensinnehavare och underleverantörer/åkerier:

1. Anpassade checklistor för säkerhetskontroll på fordon, chaufför och lastsäkring som minst omfattar punkterna i bilaga 6.
2. Rutiner för uppföljning av att säkerhetskontroll inklusive kontroll av däcktryck genomförs enligt checklista/säkerhetskontroll.
3. Rutiner och/eller systemstöd som säkerställer att kontroll, service och besiktning genomförs.
4. Rutin och/eller systemstöd som beskriver hur kör- och vilotider samt vägarbetstidslagen efterlevs och följs upp.
5. Rutiner för att följa upp hastigheter och eventuella hastighetsöverträdelser.

Det finns olika hjälpmedel (mallar, checklistor, rutiner o.d.) som stöd för detta, se bland annat Fair Transport och förbunden för arbetstagare och arbetsgivare inom transport.

²² Fri frakt till ett högt pris. En analys av e-handels utveckling och hållbarhet. Handelsanställdas förbund, SEKO och Transportarbetareförbundet. 2021.

²³ EU:s förslag till direktiv om bättre villkor för plattformarbete 2021/0414 (COD)

²⁴ Plattformarbete i Norden, Cecilia Westerlund på uppdrag av Nordiska Transportarbetarefederationen, 2022.

²⁵ Egenanställningsföretagens branschorganisation <https://www.egenanstallning.org/>

- ☒ Rutiner, checklistor och beskrivningar av systemstöd och uppföljningssystem enligt punkt 1 till 5 ovan.
- ☒ Kravet kan alternativt verifieras med kopia på Fair Transport (SE) godkänd grundnivå, kopia på Fair Transport (NO) eller ett licensbevis på Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022.

Bakgrund

Åtgärder för att minska antalet trafikolyckor och dess effekter är kopplade till väg, fordon och användning och ansvaret delas således av flera aktörer²⁶. I dessa kriterier ställer vi krav som handlar om fordonets användning eftersom det är vad licensinnehavaren främst har styrbarhet över. Kravet omfattar både områden där lagstiftning finns men där efterlevnaden är bristfällig och områden som inte täcks av lagstiftning.

Kravet är i hög utsträckning harmoniserat med de krav som ställs i grundnivån i Fair Transport. Det betyder att ett åkeri/lastbilscentral som är godkänt enligt Fair Transport i Sverige eller Norge automatiskt bedöms uppfylla detta krav.

8.4 Krav i avtal mellan transportör och e-handeln

Kapitlet innehåller krav som ska uppfyllas i avtalet mellan licensinnehavare och kunderna, dvs., e-handelsbolagen.

O16 Konsumentlöfte om leveranstid

Det *snabbaste* löfte som ges i utcheckningslösningen till konsument om leveranstid ska vara "leverans sker inom 1-3 dagar".

På detta vis kan Svanenmärkt e-handelstransport skapa:

- Förutsättningar för en ökad miljömässig och social hållbarhet då normal leveranstid ökas med en dag (+1 dag)
- Nya normer hos konsumenter och vara en motkraft mot mycket snabba leveranser (*same day delivery*)

- ☒ Avtal mellan licensinnehavare och e-handelsbolag som styr leveranstiden till som snabbast 1-3 dagar för det Svanenmärkta alternativet samt krav på att detta tydligt ska framgå i utcheckningslösningen.

- ¶ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av e-handlares utcheckningslösningar.

Bakgrund

Utvecklingen med allt snabbare leveranser kan försvåra möjligheten att skapa en hållbar e-handelslogistik i ett bredare perspektiv. Kunskapsmyndigheten Trafikanalys konstaterar att snabba leveranser med smala tidsfönster kan leda till ineffektiva rutter, lägre fyllnadsgrader och ett ökat trafikarbete med leveransfordon, jämfört med leveranser med lite längre leveranstider och bredare tidsfönster. Smala tidsfönster innebär också leveranser till samma område på

²⁶ Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar, Effekter av åtgärder för en säker tung trafik. Trafikverket, Rapport 2008:136.

olika tider under dagen, i stället för att alla leveranser till ett visst område körs ut på samma runda.

Om leveransen tillåts ta lite mer tid ges transport- och logistikföretagen bättre förutsättningar att ruttoptimera och samlasta. Ett längre tidsfönster ger möjligheter att balansera volymer då allt inte behöver gå med samma takt genom nätverket. Det är även en förutsättning för att lägga över gods på tåg eftersom omlastning och transporter till och från kombiterminaler tar tid och större mängder gods krävs för att få ekonomi i tågtransporter. Längre tidsfönster kan även minska pressen och skapa vinster för den sociala hållbarheten för chaufförer och trafiksäkerhet.

Det går att skapa snabba, effektiva och samtidigt hållbara/klimatsmarta transportupplägg. Men det kräver att en eller flera förutsättningar är uppfyllda som exempelvis utnyttjande av befintliga nät/turer, paket som levereras med post eller morgontidningar, elektrifierade bilar och/eller citynära terminaler/distributionshubbar som ger korta hemleveranser. I specifika system kan en hög/god fyllnadsgrad uppnås, men ofta med mer fragmenterade transporter, mindre och inte så energieffektiva fordon och fler fordon än vad som är nödvändigt, vilket då innebär tätare avgångar.

Det finns idag dessutom en trend som driver mot ännu snabbare leveranser, s.k. same day delivery vilket många är ense om inte är en hållbar utveckling. Detta trots att undersökningar visar att det är viktigare för e-handelskonsumenten att veta när leveransen kommer (precision) snarare än att den kommer snabbt. Ett syfte med Svanenmärkning blir då att även fungera som en motvikt till allt snabbare leveranser.

Sammanfattningsvis ställs ett krav på ett konsumentlöfte i utcheckningslösningen, alltså på den leveranstid som visas då konsumenten väljer frakt, som möjliggör lite mer tid och samtidigt hindrar same day delivery. Den normala leveranstiden skiljer sig åt men ett konsumentlöfte om leverans inom cirka 2 dagar är att betrakta som normalt. Nordisk Miljömärknings krav på konsumentlöfte om 1-3 dagar innebär alltså i många fall +1 dag som transportföretaget har att arbeta med, jämfört med dagens situation. Det är inte tillåtet att inte ange någon tid/antal dagar,

Kravet ger:

- Möjligheter för transportföretagen att optimera sina transporter. Hur möjligheten utnyttjas kommer att variera. En del transporter är svåra att ytterligare optimera och orsakssambandet är inte givet.
- Det snabbaste kundlöftet är alltså 3 dagar men leveransen får gå snabbare om det utifrån transporteffektivitet är det bästa alternativet. Då överträffas kundlöftet och konsumenten blir (sannolikt) bara glad.
- Möjlighet för längre leveranstid som då anges i utcheckningen.
- Kravet innebär däremot att leveransen inte får ske snabbare än nästa dag eftersom syftet är att bidra till att skapa nya normer. Konsumenter som

behöver sina e-handlade varor garanterat snabbare kan således inte välja Svanenmärkt e-handelsleverans.

O17 Incitament för att minimera luft i förpackning

I licensansökarens avtal med e-handelsbolag om Svanenmärkt e-handelstransport ska prismodellen vara baserad på volym (dvs. fraktdragande vikt eller volymvikt, se Definitioner) enligt nedanstående formel. Detta gäller dock inte e-handlade varor som transporteras i brevflödet.

Fraktdragande vikt = höjd (m) x bredd (m) x längd (m) x omräkningsfaktor.

Omräkningsfaktor = 280 kg/m³.

Prismodell får inte baseras på vikt eller styck.

☒ Kopior på avidentifierade avtal med e-handelsbolag.

¶ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av avidentifierade fakturor.

Bakgrund

E-handel skiljer sig från den traditionella handeln eftersom varor transporteras direkt från lager till slutkonsument och inte via butik, vilket gör att konsumenten ofta får både sekundär- och primärförpackning vilket i sin tur ökar resursåtgång och avfallsmängder. Förpackningars indirekta påverkan i form av luft i förpackningen har större negativ påverkan i termer av energianvändning vid transport och risk för kassation än den direkta påverkan i form av energi vid tillverkning av förpackningsmaterial och avfallshantering.²⁷

En effektiv förpackning av en e-handlad vara är alltså en förutsättning för en totalt god fyllnadsgrad. Även om det är e-handelsföretaget som bestämmer över förpackningen riskerar slutkunden att se den som en del av transporten. Trots bristande styrbarhet är det viktigt att Nordisk Miljömärkning försöka ställa krav även på förpackningar.

Ett effektivt sätt att minska förpackningens volym är att transportören prissätter logistiktjänster så att det blir billigare ju effektivare e-handlaren förpackar sin vara. En prismodell som alltså gynnar effektiva förpackningar är om transportörer tar betalt utifrån fraktdragande vikt²⁸ eller volymvikt som det också kallas. Volymvikten räknas fram med en standardiserad formel och jämförs sedan med den faktiska vikten, och den högre vikten avgör transportkostnaden. I formeln används den faktor som den nordiska branschen använder och som är 280²⁹ kg/m³ för inrikes transporter.

²⁷ Packaging logistics, Henrik Pålsson, 2018

²⁸ Det beräknas genom att multiplicera förpackningens volym i m³ med 280 (omräkningsfaktor till vikt dvs. kg per 1m³). 1 kolla som väger 10 kg med måtten 0,5 x 0,5 x 0,5 m, dvs. verklig vikt 10 kg, har en volymvikt på 0,5 x 0,5 x 0,5 = 0,125 x 280 kg = 35 kg Fraktdragande vikt blir då 35 kg som debiteras e-handelsföretaget

²⁹ Vikt och volymberäkning för Transport | ColliCare Logistics

Den modell med viktpris eller s.k. flatrate där man betalar per avsänt paket oavsett hur stor volymen på godset är accepteras alltså inte.

O18 Prisneutralitet

Priset på returtransporter (i relation till sträckan) får inte vara lägre än uttransporterna i avtalet mellan transportör och e-handel.

- ☒ Kopior på aidentifierade avtal med e-handelsbolag.
- ¶ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av aidentifierade fakturor.

Bakgrund

En nackdel med e-handel jämfört med butikshandel är att det inte är möjligt att prova och känna på varan innan köpbeslut, vilket leder till en högre risk för felköp och ett ökat returbehov. Hur mycket som returneras av köpen varierar men är högst inom kategorierna Kläder & skor, Heminredning samt Sport & fritid. För e-handel finns en lagstadgad ångerrätt och möjligheten att kunna returnera varor som blivit fel eller inte passar är viktig för en hållbar e-handel. Varor som returneras går via transportörernas transportled vidare till en central lagerpunkt för vidare hantering.

En viktig strategi är att minska risken för returer redan i webbutiken. För transportören som är licensinnehavare är dock möjligheterna att påverka returer mycket begränsad. Ett (indirekt) sätt är att ställa krav om prisneutralitet som innebär att returtransporter inte är prissatta ekonomiskt fördelaktigt.

8.5 Informationskrav

Detta kapitel innehåller ett krav som rör vilken information som ska finnas i utcheckningen för att informera konsumenter och påverka deras beteenden.

O19 Information i utcheckning

Svanenmärket i utcheckningen ska vara kompletterad med en beskrivning på följande vis:



*(Svanenmärkt) e-handelstransport säkerställer
minskad klimatpåverkan och trygga arbetsvillkor*

//Och motsvarande beskrivning på övriga nordiska språk//

Märket och texten ska vara placerad så att man tydligt förstår att det är leveransalternativet som är Svanenmärkt och inte hela transport-/logistikföretaget och ej heller e-handelsföretaget.

- ☒ Licensansökarens rutiner för implementering av kravet samt rutiner för uppföljning och stickprovskontroll av att deras kunder har följt kravet i sin utcheckning.
- ☒ Förteckning över de företag som slutit avtal om Svanenmärkt e-handelstransport inklusive webbsidesadresser, samt årlig uppdatering av denna.

- ¶ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av företags utcheckningslösningar.

Bakgrund

Det finns ofta olika budskap/påståenden i en check-out, med varierande tydlighet och lämplighet mot konsument. För att göra det så tydligt som möjligt vad Svanenmärket betyder och omfattar, ska det finnas en definierande och beskrivande text i direkt anslutning till märket. Denna text ska placeras till höger om svanenmärket och direkt *under* det aktuella leveransvalet i utcheckningen.

Texten ska på svenska lyda ”Svanenmärkt e-handelstransport säkerställer minskad klimatpåverkan och trygga arbetsvillkor”. Utrymmet i en utcheckningslösning är mycket begränsat och det finns tekniska begränsningar eftersom det ska gå att handla online både i dator och mobil. Därför är meningarna mycket kortfattade men fyller ändå syftet att beskriva för konsumenten det allra viktigaste vad märkningen innebär och betyder. Ett annat syfte är att bekräfta konsumentens känsla av att ha gjort ett bra val.

I tillägg ska det finnas en hänvisning till Nordisk Miljömärknings hemsida för den som vill läsa mer om vad Svanenmärkt e-handelstransport innebär. Läs mer under ”Regler för marknadsföring av tjänster i kriteriedokumentet”:

8.6 Upprätthållande av licens

Kapitlet omfattar främst ett krav på årlig rapportering av prestanda för att visa att berörda krav uppfylls över tid under licensen.

O20 Årlig inrapportering

För att säkerställa att kraven efterlevs över tid under kriteriernas giltighetstid ska nedanstående krav årligen rapporteras till Nordisk Miljömärkning:

O4: Krav på nya fordon

O5: Förnybart drivmedel i beräkningsverktyget STEP

O6: Energieffektivitet i STEP

O7: Klimatprestanda i STEP

O8: Hållbara råvaror/drivmedel

O 11: Hemleverans

O19: Information i utcheckning

- ☒ Årlig rapportering som visar uppfyllnad av ovanstående krav som förmedlas till Nordisk Miljömärkning senast den 1 april påföljande år för granskning. För detaljer se respektive dokumentationskrav.

Bakgrund

Ett antal av kraven i kriteriedokumentet är centrala att kontrollera över tid för att visa att de efterlevs under hela licenstiden, dvs. kriteriernas giltighetstid. Det handlar om nyanskaffning av fordon, förnybart drivmedel vars gränsvärde också

skärps mitt i giltighetstiden, gränsvärdet för energieffektivitet, klimatprestanda och hållbara drivmedel.

Licensinnehavaren ska rapportera utfall mot dessa krav årligen på det vis som anges i kuverttexten i respektive krav. Även krav O19 om information i utcheckningen måste kontrolleras årligen för att säkerställa att nytillkomna kunder/e-handelsbolag visar korrekt information i sin utcheckning.

O21 Konsumentklagomål

Licensinnehavaren ska garantera att kvaliteten på den Svanenmärkta e-handelstransporten upprätthålls under kriteriernas giltighetsperiod. Därför måste licenstagaren ha en rutin för att ta emot kundklagomål från slutkonsument och från e-handlare.

Rutinen ska som minst omfatta klagomål på transportskadade produkter, för mycket luft i förpackningar, icke-miljöanpassade förpackningar eller bristfällig trafiksäkerhet vid leverans.

Rutinen ska innebära att relevanta klagomål skriftligen kommuniceras till berört e-handelsbolag.

☒ Företagets rutin för mottagande och hantering av konsumentklagomål.

☐ Kontroll av efterlevnad på kontrollbesök.

Bakgrund

Licensinnehavaren ska ha en fastställd rutin för att ta emot kundklagomål från slutkonsument. Rutinen ska även omfatta de relevanta miljörelaterade aspekter som beskrivs i kravet. När licensinnehavaren får in och dokumenterar kundklagomål som är e-handelsföretagets ansvar ska klagomålet skriftligen vidarebefordras till detta.