

Svanenmärkning av
E-handelstransporter



Version 1.0 • 1 juni 2022 – 31 augusti 2022
Remissdokument

Innehåll

Vad är en Svanenmärkt e-handelstransport?	4
Varför välja Svanenmärkning?	4
Vad kan Svanenmärkas?	4
Vem kan vara licensinnehavare?.....	7
Hur ansöker man?.....	7
1 Definitioner.....	9
2 Krav på nätverkstransporten	11
2.1 Allmänt.....	11
2.2 Klimat- och miljökrav	12
2.3 Sociala krav	19
2.4 Krav i avtal mellan transportör och e-handeln	22
2.5 Informationskrav	23
2.6 Upprätthållande av licens	23
Regler för Svanenmärkning av tjänster.....	25
Efterkontroll	25
Kriteriernas versionshistorik	25

Bilaga 1	Verksamhetsbeskrivning
Bilaga 2	Instruktioner och regler för beräkningsverktyget STEP
Bilaga 3	Allokeringsprinciper
Bilaga 4	Arbetsvillkor–ej kollektivavtal
Bilaga 5	Arbetsvillkor–egenanställda
Bilaga 6	Trafiksäkerhet

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@svanemarket.no
www.svanemarket.no

Sverige

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

Vad är en Svanenmärkt e-handelstransport?

En Svanenmärkt e-handelstransport är ett mer hållbart leveransval eftersom det uppfyller strikta obligatoriska livcykelbaserade krav på hela nätverks-transporten som granskats av oberoende part.

Märkningen tar ett helhetsgrepp med fokus på klimatpåverkan och energieffektivitet, sociala krav, avtalskrav och krav på information i utcheckningen. En Svanenmärkt e-handelstransport:

- Minskar klimatpåverkan från transportnätverket genom stegvis ökat krav på elektrifiering och förnybart drivmedel. Samtidigt får de förnybara drivmedlen inte innehålla palmolja eller PFAD.
- Begränsar energianvändningen i transportnätverket.
- Redovisar klimatprestanda som måste förbättras över tid.
- Är en motvikt mot allt snabbare leveranslöften och ger lite med tid i logistiksystemet för att skapa förutsättningar för en ökad hållbarhet.
- Innebär en god nivå på befintlig fordonsflotta samt att långsiktigt hållbara fordon väljs vid nyinköp.
- Stimulerar till fossilfria hemleveranser samt premierar intermodala lösningar och innovation.
- Skapar ekonomiska incitament för att effektivisera volymen på förpackningar genom avtal om fraktdragande vikt.
- Säkerställer trygga arbetsförhållanden och goda arbetsvillkor och ställer krav på förebyggande trafiksäkerhetsarbete.

Varför välja Svanenmärkning?

Svanenmärkningen är Nordens officiella miljömärkning med granskning av kravuppfyllnad som erbjuder:

- Konsumenter ett välkänt, hållbart och trovärdigt val av leverans.
- Oberoende tredjepartsverifiering som ger transport- och logistikaktörer ett trovärdigt och synligt kvitto på det egna hållbarhetsarbetet.
- E-handelsbolagen ett stöd i det egna hållbarhetsarbetet och en trovärdig märkning att kommunicera i check outen.

Svanenmärkningen är det naturliga valet för de som har högre ambitioner och vill vara bland de allra bästa i sin bransch genom att märkningen:

- Ställer krav på klimat- och miljöprestanda men även sociala krav.
- Tar ett helhetsgrepp genom krav på transporteffektivitet, hög takt i elektrifieringen samt hög andel hållbara förnybara drivmedel.
- Adresserar viktiga frågor som samordning, intermodala transportlösningar och lite längre tid i logistiksystemet för att skapa förutsättningar för ökad hållbarhet.

Vad kan Svanenmärkas?

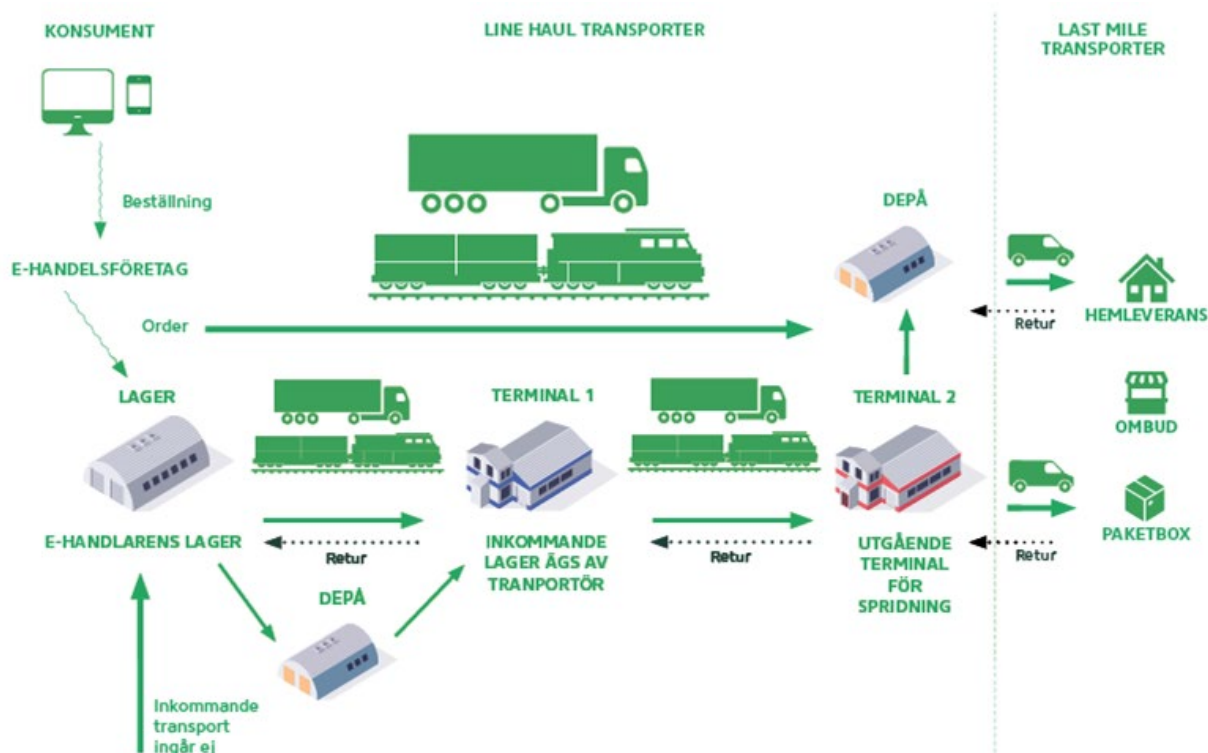
Den transporttjänst som erbjuds konsumenten i e-handelsbolagets utcheckning, ofta kallad frakt eller leverans och som uppfyller kraven i detta kriteriedokument kan Svanenmärkas.

Andra transporter i anslutning till e-handel som t.ex. returtransporter ingår i det nätverk av e-handelstransporter som Svanenmärks men de kan inte erhålla Svanenmärkning i sig eftersom de inte är ett eget val av leverans i utcheckningen.

E-handelstransporter definieras i dessa kriterier som alla transporter business-to-consumer (B2C) som sker inom e-handeln, alltså transporter med gods från företag till privatkonsumenter där konsumtionen skett i en digital kanal. E-handlade varor som distribueras som paket med brevflödet (s.k. varubrev) ingår också i definitionen. All e-handel av tjänster som exempelvis streamingtjänster, biljetter och resor ingår inte i definitionen.

Det går inte att Svanenmärka en viss region eller område inom ett land utan märkningen omfattar transportföretagets hela nationella transportnätverket för e-handelsvolym.

Kriterierna för Svanenmärkt e-handelstransport omfattar själva transporten av den färdiga varan från e-handlarens sista lager antingen i Norden eller från lagret utanför Nordens gräns, vidare via terminaler och eventuellt depå/depåer för att slutligen levereras till kund, se fig. 1.



Figur 1: Schematisk bild över ett nätverk av e-handelstransporter.

En central princip är att e-handlade varor ska transporteras kollektivt och integrerat i så stor utsträckning som möjligt. Detta innebär att miljömärkningskraven är satt på "ett företags totala e-handels transportarbete" och inte på dedikerade specifika transportupplägg. Som figur 1 visar omfattar märkningen både line haul och last mile transporter, där last mile transporter inkluderar den sista sträckan ut till paketombud, paketskåp eller hemleverans.

Utifrån systemgränsen beskriven i figur 1, ska även cross-border transporter inkluderas, dels från e-handelslager utanför landets gräns, dels till slutkonsument i annat land. Cross-border transporter utgör en mindre andel (< 10 %) av de totala transporterna. I de krav som har differentierade nationella nivåer gäller därför kravnivån för det land där företaget har sin juridiska hemvist.

Avgränsningar

- Lokala och regionala leveranser från livsmedelsbutiker eller restauranger kan inte Svanenmärkas då dessa främst är last mile transporter.
- De inkommande transporterna till e-handlarens lager (in-bound transportation) ingår inte i Svanenmärkningen eftersom licensinnehavaren inte har någon rådighet över dessa.
- Privata resor för att hämta ut e-handelsvaran hos ombud eller i paketbox ingår inte.
- Omfattningen av injektionstransporter (se Definitioner) är normalt mycket låg (cirka 1 %) och så länge injektionstransporterna inte överstiger 5 % bortses det från dessa i Svanenmärkningen. Se vidare krav O1.
- Dörr-till-dörr tjänster (Dynamic Parcel Distribution) till alla världens länder med spårbarhet på kollit är normalt en B2B-tjänst och ingår inte i produktgruppsdefinitionen. Eventuella DPD-transporter ska inte räknas med.

Trafikslag som ingår

Inom Norden transporteras den absoluta merparten av e-handelsgodset med lastbil. Det är störst relevans att ställa miljö- och klimatkrav på vägtransporter och drivmedel.

En del av e-handlade varor skickas som varubrev och då transporteras dessa delvis med tåg. Totalt sett är dock tåg ett mycket litet trafikslag inom e-handel. Uppskattningsvis cirka 1-3 % av e-handlade paketvolymen transporteras med tåg. I Norge är dock tåg ett vanligare trafikslag än i övriga Norden, pga. geografiska förhållanden och vägnätet som försvårar för tunga fordon. I Norge transporteras så mycket som 30-35 % av de totala e-handlade paketvolymerna på tåg.

Gods transporteras även i begränsad utsträckning på reguljära personfärjor. Både tåg och fartyg bedöms som miljö- och klimatomkostligt bättre alternativ än vägtransporter och kriterierna ställer inga specifika krav på dessa trafikslag eftersom detta skulle kunna vara hämmande/begränsande.

Strategiska överväganden gör att e-handelsgoods på tåg och båt/fartyg hanteras på detta vis i kriterierna:

- Det är valfritt att räkna med energianvändning från e-handelsgoods på tåg i krav på *Förnybar energi (O5)* och *Energieffektivitet (O6)*. 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 ingår inte i något krav.
- I tillägg finns ett valbart krav som stödjer arbete för intermodala transportlösningar.

Den första gång ett begrepp används i dokumentet är det skrivet i fet kursiv stil eller med en hänvisning till definitionslistan i kapitel 1.

Vem kan vara licensinnehavare?

Samtliga företag som återfinns som frakt-/leveransalternativ i e-handelsbolagets utcheckningar kan vara licensinnehavare.

I tillägg ska en licensinnehavare ha spedition/transport/post/bud eller liknande som sin kärnverksamhet, dvs. erbjuda sin transport och logistiktjänst till marknaden av e-handelsföretag. Ett företags egna interna transportorganisation kan således inte vara licensinnehavare.

En licensinnehavare ska ansvara för både ***line haul*** och ***last mile*** transporter och ha en verksamhet som minst når 50 % av det aktuella landets ***hushåll***.

En licensinnehavare kan ha egen fordonsflotta och egna chaufförer eller helt eller delvis köpa in transport från underleverantörer. De underleverantörer som används i det nätverk av e-handelstransporter som ska Svanenmärkas ska uppfylla berörda krav men kan inte erhålla Svanenmärkning i sig.

Företaget ansöker om licens i det land företaget är registrerat och företagets samlade e-handelstransporter omfattas av kraven. Det går inte att Svanenmärka en viss region eller område inom ett land utan märkningen omfattar hela det nationella transportnätverket för e-handelsvolym.

Exempel på företag som kan vara licensinnehavare är:

- Speditörer, dvs. företag som arbetar med transport av varor.
- Post- och morgontidningsdistributörer som även levererar e-handelsvaror.
- Techbolag eller plattformsbolag.

Hur ansöker man?

Ansökning och kostnader

För information om ansökningsprocessen och avgifter för denna produktgrupp hänvisar vi till respektive lands hemsida. För adresser se sidan 3.

Vad krävs?

Ansökan ska bestå av ett ifyllt webbformulär samt dokumentation som visar att kraven är uppfyllda.

Varje krav är markerat med bokstaven O (för obligatoriskt krav) samt ett nummer. Alla krav ska uppfyllas för att en licens ska erhållas.

För varje krav är det beskrivet hur kravet ska dokumenteras. Det finns också symboler som används för att underlätta arbetet. Symbolerna är:

-  Skicka med
-  Ladda upp
-  Fyll i webbformulär
-  Kravet kontrolleras på plats

För att få Svanlicens krävs att:

- Samtliga obligatoriska krav uppfylls
- Nordisk Miljömärkning har kontrollerat på plats

All information som sänds till Nordisk Miljömärkning blir konfidentiellt behandlad. Underleverantörer kan skicka dokumentationen direkt till Nordisk Miljömärkning som också behandlas konfidentiellt.

Licensens giltighetstid

Miljömärkningslicensen gäller så länge kriterierna uppfylls och till dess kriterierna slutar gälla förutsatt att licensinnehavaren i sin årliga rapportering kan visa att kraven upprätthålls. Kriterierna kan förlängas eller justeras, i sådana fall förlängs licensen automatiskt och licensinnehavaren meddelas.

Senast 1 år innan kriterierna slutar gälla meddelas vilka kriterier som ska gälla efter kriteriernas sista giltighetsdatum. Licensinnehavaren erbjuds då möjlighet att förnya licensen.

Kontroll på plats

I samband med ansökan kontrollerar Nordisk Miljömärkning vanligen på plats att kraven uppfylls. Vid kontrollen ska underlag för beräkningar, original till inskickade intyg, mätprotokoll, inköpsstatistik och liknande som styrker att kraven uppfylls kunna uppvisas.

Frågor

Vid frågor, kontakta gärna Nordisk Miljömärkning, se adresser på sidan 3. Besök respektive lands hemsida för ytterligare information.

1 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, NO _x , 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 snabba 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.
Injektionstransporter	Transporter från e-handlarens 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.

2 Krav på nätverkstransporten

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

2.1 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-handels gods 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.

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.

2.2 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

Nytillförda 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 /nytillförda 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 $\leq 3,5$ 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.

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 beräkningsvertyget 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.

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 viktat 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).

07 Klimatprestanda

Licensinnehavare ska på årsbasis förbättra sin klimatprestanda för det Svanenmärkta e-handelsnätet, 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.

08 Hållbara råvaror/drivmedel

Drivmedel som innehåller bränsleråvaror med hög ILUC-risk enligt EU:s Förnybarhetsdirektiv (RED II)¹ 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 palmoljaproduktion och PFAD anses därför som en råvara med hög ILUC-risk. Notera att i Finland kan s.k. palmoljafri 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

¹ Regulation (EU) 2019/807 of 13 March 2019 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0807&from=EN>

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.

O9 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 förares 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.

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.

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:

	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.

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 elektifiering 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.

2.3 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](#)

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.

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.

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 vägarbetsbrottslagen 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.

- ☒ 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.

2.4 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.

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.

O18 Prisneutralitet

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

☒ Kopior på avidentifierade avtal med e-handelsbolag.

☞ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av avidentifierade fakturor.

2.5 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.

2.6 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.

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.

Regler för Svanenmärkning av tjänster

Hos licensinnehavaren

För att enkelt kunna identifiera Svanenmärkta tjänster, ska licensnumret samt en beskrivande undertext anges tillsammans med Svanenmärket.

Den beskrivande undertexten för 111 E-handelstransporter är: e-handelstransporter.

Licensinnehavaren ansvarar för att regler för marknadsföring av Svanenmärkning följer det som finns dokumenterat kring om regler, avgifter och grafiska riktlinjer finns på www.svanen.se/regelverk/

Hos e-handlaren

Svanenmärket ska ihop med en definition, visas i e-handlarens check out vid det företag som är licensinnehavare av Svanenmärkt e-handelstransport och för den eller de produkter/leveransalternativ som omfattats av märkningen. Se krav O19.

I tillägg ska en kort förklarande text enligt krav O19 finnas lätt tillgänglig i nära anslutning till märket.

I tillägg bör e-handeln som erbjuder Svanenmärkt e-handelsleverans ha fördjupad information på den sida som närmare beskriver leveransvillkor. Denna text kan hämtas här.//Här kommer en länk till information att finnas efter remiss//.

Efterkontroll

Nordisk Miljömärkning kan kontrollera att licensinnehavare av Svanenmärkt e-handelstransport uppfyller Svanens krav även efter att licens har beviljats. Det kan t.ex. ske genom besök på plats eller stickprovskontroll.

Visar det sig att licensinnehavare inte uppfyller kraven kan licensen dras in.

Kriteriernas versionshistorik

Nordisk Miljömärkning fastställde version 1.0 av kriterierna för Svanenmärkta e-handelstransporter den DAG MÅNAD ÅR och de gäller till och med DAG MÅNAD ÅR. //datum fylls i efter remiss//

Bilaga 1 Verksamhetsbeskrivning

Det nätverk av e-handelstransporter som ansöker om Svanenmärkning ska beskrivas. Syftet är att skapa en förståelse av nätverket och tjänsten/produkten och att bedöma om tjänsten/produkten uppfyller produktgruppsdefinitionen. Beskrivningen ska minst omfatta nedanstående punkter. Denna bilaga kan användas för beskrivningen och hänvisningar kan även göras till andra kompletterande dokument.

Beskriv nätverket av e-handelstransporter eller hela det integrerade nätverket där e-handelstransporter är en del. Beskriv tydligt eventuella avgränsningar.	
Beskriv de trafikslag som används i nätverket och specifikt om intermodala lösningar används. Ange om och i vilka situationer som flyg skulle kunna förekomma som trafikslag i den Svanenmärkta e-handelstransporten.	
Eventuellt namn på produkt/tjänst som avses Svanenmärkas.	
Täckningsgrad uttryckt som andel av hushållen (se Definitioner) eller annat relevant mått:	
Antal terminaler, depåer och dess geografiska lägen:	
Totalt antal fordon i nätverket av e-handelstransporter (inklusive underleverantörer):	Procentuell andel egna fordon: av totalt antal fordon (inklusive underleverantörer):
	%
Uppskatta hur stor andel av de totala transporterna som är injektionstransport, dvs. där e-handelsföretaget självt ombesörjer transport av e-handels gods till terminal.	
Ange anställningsform för chaufförer/de som utför transportarbetet:	
Egna anställda med kollektivavtal? Ja ☐ Nej ☐	Egna anställda med villkor i motsvarande nivå med kollektivavtal? Ja ☐ Nej ☐
Krav på att underentreprenörer erbjuder kollektivavtal för sina anställda? Ja ☐ Nej ☐	Underentreprenörer där de anställda erbjuds villkor i motsvarande nivå som kollektivavtal? Ja ☐ Nej ☐
Användande av egenanställda chaufförer, dvs. hos egenanställningsföretag? Ja ☐ Nej ☐	Inget av ovanstående. ☐

☐ *Med ett kryss i denna ruta intygas att flyg inte normalt förekommer som trafikslag inom den Svanenmärkta e-handelstransporten samt att ovanstående uppgifter är korrekta. Se krav O2.*

☐ *Med ett kryss i denna ruta intygas att Svanenmärkt e-handelstransport inte erbjuds till de e-handelsbolag vars affärsidé kräver att godset flygs för att uppfylla leveransvillkoren. Se krav O2.*

Licensansökarens underskrift

Ort och datum	Företag
Kontaktpersonens namn	Kontaktpersonens underskrift
Telefon	E-post

Bilaga 2

Instruktioner och regler för beräkningsverktyget STEP

Nordic Ecolabelling provides the calculation tool, STEP (Swan Transport Efficiency Performance) that shall be used by the e-commerce logistic companies to demonstrate compliance with the requirements O5-O7 in the criteria for E-commerce logistics.

Numbers is first filled in STEP when applying for the Nordic Swan Ecolabel, and then every year at the annual follow-up of the licence (by latest 1 April). In addition, a description on how reported data is sourced, including allocation methodology, assumptions and verifying documentation such as reports from fuel suppliers.

Guidance

All yellow-coloured cells are fillable.

1. Calculation sheet

Row 12-22:

Fill in total amounts of different fuel components used for the e-commerce transports, both the applicants' own consumption and that of any subcontractors.

If injections exceed 5 % of the total transport energy, the fuel for injections shall be included.

Note! Fuels must be separated by their different fossil and renewable components. Example: purchased Diesel must be separated and entered in both Diesel, HVO and FAME.

Specific data on the composition of the purchased fuel qualities shall be used. If this is not known, national average must be used. Rules of data allocation methodology for e-commerce activities is found in Appendix 3 of the Criteria document.

Figures on used amounts of liquid and gaseous fuel components can be sourced both from the own consumption of fuels, and from data on kilometres driven. If kilometre data is used, the conversion to fuel amounts must be based on real measurements and experience, not on vehicle manufacturer's data. This is due to the risk of inaccuracies in the data from the manufacturer.

Electricity for electric vehicles shall be based on measured data from vehicles or charging box. If this is not available, it is allowed to assume the electricity consumption based on vehicle's kilometre data. It is optional to include electricity from train transportation.

Row 23-24:

Fill in the total amount of e-commerce consignments. One consignment = The total amount of freight that the e-commerce consumer has ordered at one single transaction.

Fill in your company's average volume weight per e-commerce consignment (volume, m³ * 280kg/m³).

Coefficient sheet

It is permitted to use other well-to-wheel (lifecycle) emission coefficients for liquid and gaseous biofuels than those stated in column E, if a certificate from the fuel retailer, for example fuel report can be presented.

It is not allowed to change the emissions factors for electricity or fossil fuels.

Data quality

The licensee must check information from subcontractors at least through an annual sample audit. All data must be available for audits.

Bilaga 3 Allokeringsprinciper

Som grundförutsättning gäller att produktgruppsdefinitionens avgränsningar för e-handelstransport gäller, dvs. från e-handlarens sista lager och till slutkonsument. Se vidare "Vad kan Svanenmärkas", sid 5 och figur 1.

I de fall då e-handelstransporter inte fysiskt kan separeras från andra typer av transporter i det gemensamma nätverket som t.ex. parti- och styckegods, behöver licensansökaren allokera energianvändningen för transporter till just de som används för e-handel. Transporterna omfattar de som utförts av egna fordon och de som utförts av underleverantörer. Om injektionstransporter överstiger 5 % av den totala energiåtgången ska dessa räknas med.

Det är viktigt att denna allokering görs på ett transparent, enhetligt och trovärdigt sätt, helst baserat på erkända standarder inom området. Det är inte tillåtet att allokera till e-handelsleveransernas fördel när transporterna utförs integrerat (t.ex. inom en licensinnehavare men även hos en underleverantör som kör åt flera, genom att exempelvis allokera allt biodrivmedel till e-handel).

Nedan följer en guide hur allokeringen ska gå till i prioriteringsordning. Observera att allokeringsprincip 1 nedan, ofta kan användas initialt för att så långt möjligt avgränsa bort flöden som tydligt inte hör till e-handel (B2C). Därefter går man vidare ned i prioriteringsordning för en fullständig allokering.

1. För transportnätverk där e-handelstransporter fysiskt kan separeras från andra transporter.

Den transportenergi/drivmedel som fysiskt kan separeras genom exempelvis separat redovisning av tankat drivmedel, ska allokeras till e-handel (B2C).

Exempel: Organisationen har två separata nätverk/fordon för e-handel B2C och andra transporttjänster. Då ska endast den transportenergi/drivmedel som används för e-handel B2C inkluderas.

2. För transportnätverk som innefattar e-handelsvolymen och andra volymer som inte är separerbara.

2.1 Allokering baserat på andel tonkm för respektive tjänst (enligt EN16258 eller ISO 14083)

Detta bygger på att organisationen har ett detaljerat underlag över gods och sträckor. Om så är fallet kan transportenergin för ett nätverk fördelas mellan e-handel (B2C) och annat (B2B, C2C) genom att använda en nyckel baserat på andelen tonkm för respektive transporttjänst.

Exempel: Om t.ex. 50 % av tonkm av totala line haul transporterna består av e-handelsvolymen (B2C) ska 50 % av transportenergin för line haul fördelas till e-handel och därmed inkluderas i beräkningen.

2.2 Allokera på vikt utan hänsyn till sträcka (enligt EN16258 eller remissförslag till standard ISO 14083)

Tonkilometer är inte det bästa nyckeltalet för e-handel eftersom vikten ofta inte är begränsande och det är inte heller ett optimalt mått för distribution och vid en stor andellast mile-leveranser.

Om inte tonkm finns att tillgå behöver en allokeringsnyckel baserad på fraktdragande vikt/volymvikt (dvs. godsets volym i m³ x 280). Detta tar hänsyn till hur stor procentuell andel av volymen som är e-handelsvolym.

Exempel: Om andelen volymvikt för e-handelsgoods är 40 % i ett nätverk ska motsvarande andel av transportenergin inkluderas i beräkningarna.

2.3 Fördelningsnyckel baserat på faktiska kontroller av fördelning av lasten i fordonen.

Baserat på licensinnehavarens löpande stickprovskontroller över hur stor andel (volym) av godset i ett fordon som är e-handelsgoods. Denna nyckel kan då användas för att allokera transportenergi för e-handel i beräkningarna. Denna faktor ska uppdateras regelbundet.

Exempel: Om företaget kontrollerar lasten i ett antal transporter och tar fram en fördelningsnyckel baserat på dessa kontroller kan denna användas.

3. För transportnätverk där ingen av ovanstående allokeringsmetoder fungerar.

Eftersom ingen allokering kan göras, innebär detta alternativ att hela nätverket måste uppfylla Svanens krav O5, O6 och O7. Det betyder att all transportenergi och alla sändningar ska ingå i beräkningarna.

Bilaga 4 Arbetsvillkor–ej kollektivavtal

Sverige

Härmed intygas att samtliga anställda som utför transporter inom det transportnätverk som ska Svanenmärkas, omfattas av arbetsrättsliga villkor (lön, semester, arbetstid, AFA-försäkringar samt avtalspension) minst i nivå med något av nedanstående kollektivavtal:

- Svenska Transportarbetareförbundet, Transportavtalet: [Arbetsrättsliga villkor för godsförare](#)
- SEKO avtal för Postverksamhet: [Avtal Kommunikation](#)

Fyll i uppgifterna i nedanstående tabell:

Anställningsvillkor	Kryssa i ja/nej och fyll i belopp/antal	
1. Lön		
OB-tillägg	Ja ☐	Nej ☐
Övertidsersättning	Ja ☐	Nej ☐
Premiekompensation	Ja ☐	Nej ☐
Begynnelselön (timlön, veckolön och/eller månadslön)	Stockholm, Göteborg: _____ SEK	Övriga riket: _____ SEK
Lön efter 2 år i yrket	Stockholm, Göteborg: _____ SEK	Övriga riket: _____ SEK
Lön efter 4 år i yrket	Stockholm, Göteborg: _____ SEK	Övriga riket: _____ SEK
Lön efter 6 år i yrket	Stockholm, Göteborg: _____ SEK	Övriga riket: _____ SEK
2. Semester		
Semesterdagar vid 100 %	Antal dagar: _____	
Semesterlön/semesterersättning	_____ SEK	
3. Arbetstid		
Ange ordinarie arbetstid helgfri vecka, raster ej inräknade	_____ timmar/vecka	
Ange hur regler och ersättning tillämpas för nattarbete, skiftarbete, övertid och helgdagar	_____ _____	
4. Försäkring, fyll i nedan eller bifoga försäkringsbevis, t.ex. verifikat på Foras försäkringsavtal för arbetare		
AGS (Avtalsgruppsjukförsäkring)	Ja ☐	Nej ☐
TSL (Försäkring om avgångsbidrag och omställningsstöd)	Ja ☐	Nej ☐
TFA (Trygghetsförsäkring vid arbetsskada)	Ja ☐	Nej ☐
TGL (Tjänstegrupplivförsäkring)	Ja ☐	Nej ☐
FPT (Försäkring föräldrapenning)	Ja ☐	Nej ☐
Avtalspension	Ja ☐	Nej ☐

Norge

//motsvarande tabell som ovan kommer att utarbetas efter remiss//

Danmark

//motsvarande tabell som ovan kommer att utarbetas efter remiss//

Finland

//motsvarande tabell som ovan kommer att utarbetas efter remiss//

Licensansökarens underskrift

Ort och datum	Företag
Kontaktpersonens namn	Kontaktpersonens underskrift
Telefon	E-post

Bilaga 5 Arbetsvillkor–egenanställda

Härmed intygas att de som utför transportarbete i det nätverk som avses att Svanenmärkas, som egenanställda av egenanställningsföretaget, har arbetsvillkor som minst motsvarar de som anges i aktuellt land nedan:

Sverige

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

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

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

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

Licensansökarens underskrift

Ort och datum	Företag
Ansvarig person	Ansvarig persons signatur
Telefonnummer	E-postadress

Bilaga 6 Trafiksäkerhet

Som minimum ska följande punkter ingå i checklistor för säkerhetskontroll:

Fordon

- Kontroll av vätskenivåer
- Kontroll av belysning, reflexer och skyltar
- Kontroll av däcktryck och mönsterdjup
- Kontroll av fjädring

Chaufför

- Förarhandlingar
- Fordonshandlingar
- Giltiga tillstånd
- Kontrollrunda efter körning (t.ex. rengöring, tankning, arbetstidskort, lås)

Lastsäkring

- Godsets placering och säkring
- Godsskyddsutrustning (t.ex. kantskydd)
- Axel/boggietryck
- Godshanteringsutrustning (t.ex. pallyftare, bakgavellyft)