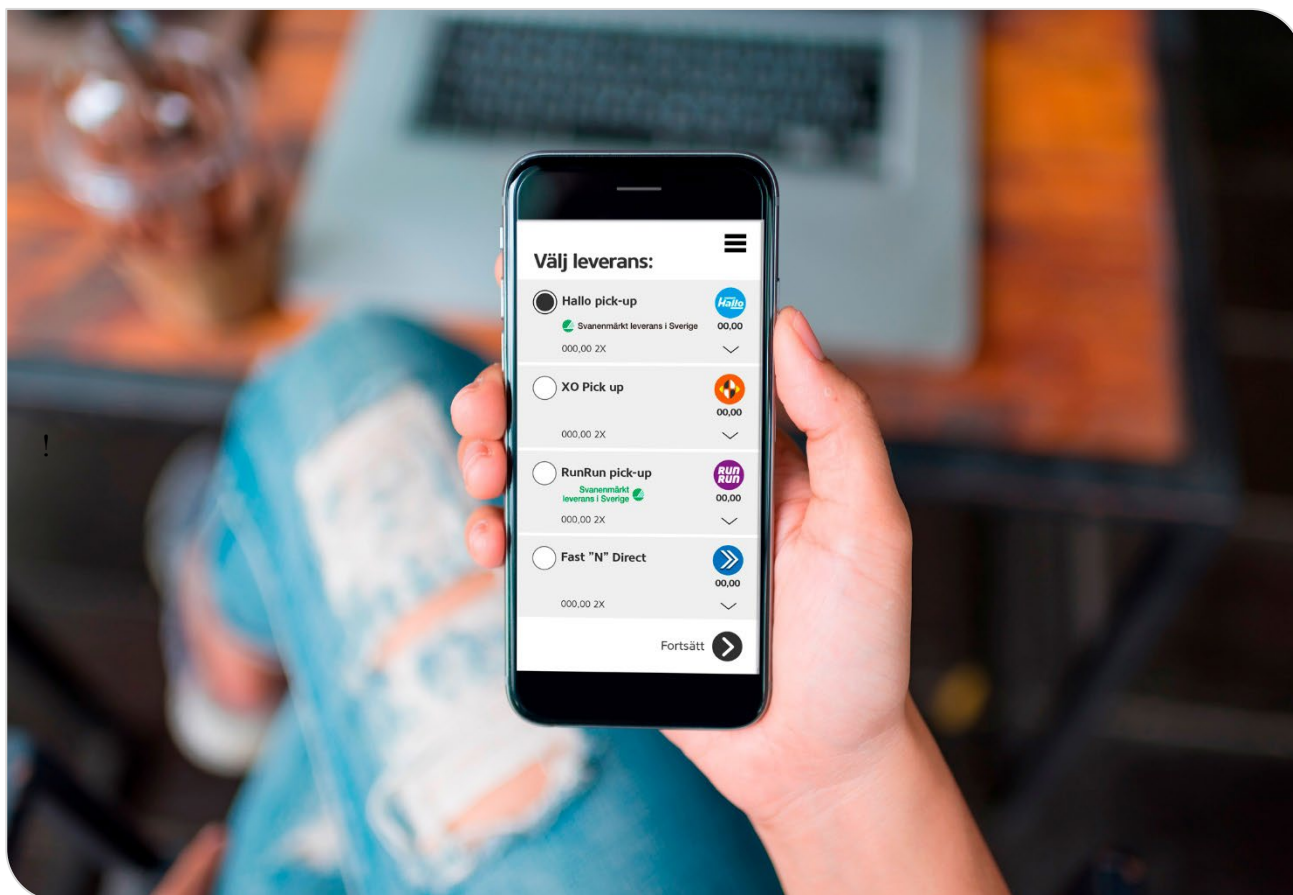


Bakgrundsdocument om Svanenmärkta
E-handelstransporter



Version 1.3 • 7 mars 2023 – 31 mars 2027

Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Omfattning, definitioner & begrepp	5
2.1	Begreppslista	5
2.2	Detta kan Svanenmärkas	7
2.3	Dessa kan vara licensinnehavare	10
3	Miljöpåverkan av e-handelstransporter.....	11
4	Kort marknadsbeskrivning	14
5	Andra märkningar och certifieringssystem.....	15
5.1	Den svenska branschöverenskommelse Fossilfri Leverans	16
6	Lagstiftning och standarder	17
6.1	Lagstiftning	17
6.2	Standardiseringsarbete.....	22
7	Inledning till kraven	22
8	Krav på nätverkstransporten.....	23
8.1	Allmänt.....	23
8.2	Klimat- och effektivitetskrav	25
8.3	Sociala krav	43
8.4	Krav i avtal mellan transportör och e-handelsbolag.....	48
8.5	Informationskrav	50
8.6	Upprätthållande av licens	52

Bilaga 1 Globala målen för en hållbar utveckling

111 E-handelstransporter, version 1.3, 21 januari 2025

Kontaktinformation

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
info@ecolabel.dk
www.svanemaerket.dk

Finland

Miljömärkning Finland
joutsen@ecolabel.fi
<https://joutsenmerkki.fi/>

Sverige

Miljömärkning Sverige
info@svanen.se
www.svanen.se

Island

Norræn Umhverfismerking
á Íslandi
svanurinn@uos.is
www.svanurinn.is

Norge

Miljømerking Norge
info@svanemerket.no
www.svanemerket.no

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

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 risk för brister i de sociala villkoren för chaufförer. Det är med dessa insikter som Nordisk Miljömärkning inledde 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. Svanen tar ett helhetsgrepp med miljömässiga och sociala krav på hela nätverkstransporten från e-handelslager till konsument i Norden.

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-handlarens lager och till konsument.

E-handlade varor som hämtas ut i fysisk butik, ingår också under förutsättning att licensinnehavaren kan visa att hela transportarbetet mellan lager och butik uppfyller Svanens kriterier.

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 effektivitetskrav 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.

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

2. Sociala aspekter genom krav på:

- Trygga anställningar och bra arbetsvillkor.
- Förebyggande trafiksäkerhetsarbete.

3. Indirekt krav på förpackningar i avtal mellan transportör och e-handel.

4. Informationskrav i utcheckningen.

5. Krav för att upprätthålla miljömärkningslicens.

Det är inte möjligt att applicera krav O9 om hållbara råvaror i Finland eftersom de, till skillnad från övriga länder, fortfarande klassificerar PFAD som en restprodukt. Det finns heller inte ett massbalanssystem upprättat på den finska marknaden. För att Svanenmärkta e-handelstransporter inte ska innebära en *ökad efterfrågan* av PFAD i Finland gäller delvis andra krav enligt:

- Krav O5 Förnybar energi gäller inte för finska företag.
- Detta kompenseras med att nivåerna i krav O3, O4 och O7 har anpassats för att vara drivande under finska förutsättningar. Hänsyn har bland annat tagits till att infrastrukturen för el- och gasfordon är mindre utvecklad i Finland jämfört med övriga Norden.

Det har varit en uttalad strategi att harmonisera kraven mellan Svanen och godstransportbranschens certifiering Fair Transport i Sverige samt miljömärkningen Bra Miljöval för lokala godstransporter, främst för att inte öka den administrativa bördan för åkerier och speditörer.

Kriterierna för Svanenmärkt e-handelstransport var på remiss under perioden 1 juni - 31 augusti 2022, och fastställdes i sin slutliga form av Nordisk Miljömärkningsnämnd 7 mars 2023.

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

2 Omfattning, definitioner & begrepp

2.1 Begreppslista

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	Till skillnad från en egenföretagare bedriver den egenanställda ingen näringsverksamhet och betalar ingen företagsskatt. Den egenanställda tillhör ett egenanställningsföretag som ansvarar för att fakturera uppdragsgivarna mot viss provision, redovisar arbetsgivaravgifter och gör skatteavdrag. Egenanställningsföretaget betalar sedan ut resten som lön till den egenanställda uppdragstagaren. Egenanställd kallas även för "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 förses med el från ett batteri som laddats med ström från elnätet. En renodlad 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 (omräkningsfaktor 1 m ³ =280 kg) 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. Källa: Vikt och volymbärkning för Transport ColliCare Logistics
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 via avtal tillförs systemet.
Hemleverans	Omfattar sträckan för att transportera paketet från den sista distributionspunkten och till konsumentens hemadress. I hemleverans inkluderas även e-handlade varor som levereras i brevflödet.
HCT	High Capacity Transport är fordon som är längre än 25,25 meter eller tyngre än 64 ton. HCT-fordon är generellt tillåtna i Finland men inte i övriga Norden. Med HCT-transport uppnås en högre effektivitet och minskade utsläpp. Så mycket som 30 % CO ₂ -minskning anges i studier.
Hybridteknik	Gemensamt för laddhybrider och hybridbilar är att de 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. Mildhybrider/elhybrider räknas inte som ett fordon som har räckviddsförlängare/range extender.
HVO100	Hydrerad vegetabilisk olja, är ett 100 % förnybart och fossielfritt 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. Drivmedlet ska uppfylla standarden EN 15940.
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.
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 REDII efter 2030, se vidare avsnitt 6.1.
Ombud	Med ombud avses olika typer av bemannat utlämningsställe där konsumenten hämtar sin e-handlade vara. Det kan vara transportörens egen hubb, e-handlarens egna butiksnätverk, i matbutik, bränslestation etc.
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 transportererna 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.
Paket	I dessa kriterier anses ett paket vara en sändning som väger maximalt 20 kg. Ett paket kan även levereras i brevflödet.
Range Extender	Teknik som inte är dubbla drivlinor utan en liten förbränningsmotor som enbart laddar batteriet.
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, säkerhet 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. Paket som transporteras i brevflödet ingår i definitionen av en sändning.
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.
Zero Tailpipe Emission Vehicles	Fordon med nollutsläpp vid avgasröret. Hit räknas elbilar och vätgasbilar.

2.2 Detta kan Svanenmärkas

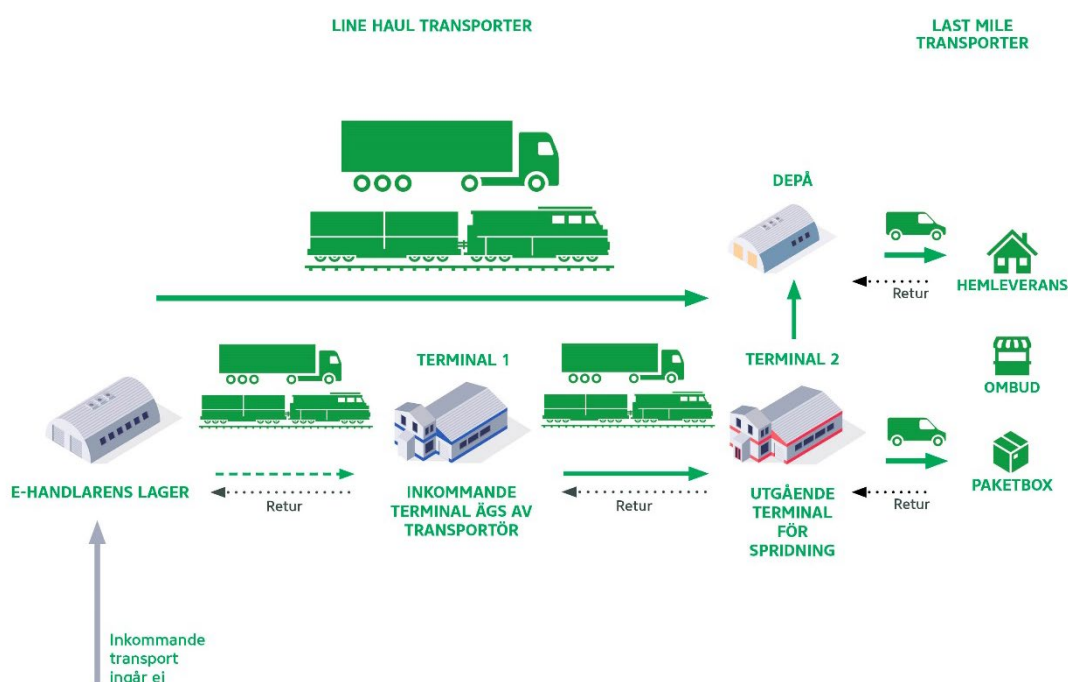
Det transport- och logistikföretag som erbjuder transporttjänster (frakt eller leverans) riktade till konsument i e-handelsbolagens utcheckningar kan erbjuda Svanenmärkt e-handelsleverans under förutsättning att kraven i detta kriteriedokument uppfylls.

E-handelstransporter definieras i dessa kriterier som alla transporter vars primära målgrupp är business-to-consumer (B2C), 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. Transporter för consumer-to-consumer (C2C) kan också ingå i Svanenmärkta e-handelstransporter om köpet har gjorts via en digital plattform med fokus på begagnade varor. Vissa sådana plattformar tillåter även att nya varor säljs. För att få visa Svanenmärket krävs dock att plattformen har huvudfokus på begagnatmarknaden. Alla förutsättningar i detta avsnitt och i avsnittet "Vem kan vara licensinnehavare?" ska vara uppfyllda även för C2C-transporter.

All e-handel av tjänster som exempelvis streamingtjänster, biljetter och resor ingår inte i definitionen.

Kriterierna för Svanenmärkt e-handelstransport omfattar själva transporten av den färdiga varan från e-handlarens sista lager vidare via terminaler och eventuellt depå/depåer för att slutligen levereras till konsument/slutkund i Norden, se fig. 1. Sista lagret kan också vara ett tredjeparts logistiklager (3PL).

I de fall e-handlarens sista lager är placerat i annat land än där licensinnehavaren distribuerar Svanenmärkta tjänster, kan licensinnehavarens första mottagande terminal ses som e-handlarens sista lager. Detta gäller endast om licensinnehavaren inte har rådighet över transporten mellan e-handlarens lager och mottagande terminal.



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

För C2C-transporter, där köpet har skett i en digital plattform för begagnade varor, omfattar kriterierna transporten av produkten från den punkt där konsumenten lämnar över paketet till logistikföretaget, typiskt sett ett serviceställe, vidare via terminaler och eventuella mellanliggande depåer, och till slutleverans till slutkund.

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.

Det går alltså inte att Svanenmärka en viss region eller område inom ett land utan märkningen omfattar transportföretagets hela nationella

transportnätverket för e-handelsvolymen. Skälet är att undvika risken att hela nätverket suboptimeras för att möta kraven i en specifik region. Utöver risken med energi- och klimatmässiga suboptimeringar² finns det en risk att det kommunikativa värdet med Svanenmärkningen erhålls utan att hela nätverket har förbättrats.

Leveransalternativet där konsumenten hämtar varan i butik är inte ovanligt för de bolag som både har fysiska butiker och e-handel. Ofta transporteras dessa e-handlade varor integrerat med det gods som ska fylla på butiken vilket kan ses som en effektiv logistik. Därför kan dessa transporter och detta leveransalternativ också Svanenmärkas under förutsättning att licensinnehavaren kan visa att hela transportarbetet mellan lager och butik uppfyller Svanens kriterier.

. I de krav som har differentierade nationella nivåer gäller därför kravnivån för det land där företaget har sin juridiska hemvist.

Avgränsningar

- Lokala och regionala hemleveranser som enbart är last mile transporter från bland annat livsmedelsbutiker eller restauranger kan inte Svanenmärkas.
- De inkommande transporterna till e-handlaren (in-bound transportation) ingår inte i Svanenmärkningen eftersom licensinnehavaren inte har någon rådighet över dessa.
- I de fall e-handlaren sista lager är placerat i annat land än där licensinnehavaren distribuerar Svanenmärkta tjänster, får transporten mellan lagret och licensinnehavarens första mottagande terminal exkluderas om licensinnehavaren inte har rådighet över den transporten.
- Privata resor för att hämta ut e-handelsvaran hos ombud eller i paketbox ingår inte.
- 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.
- Kriterierna begränsar starkt flyg som trafikslag och därför kan inte de tjänster som innebär flygfrakt märkas, se vidare krav O2.
- 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.

² Ett exempel är om nya elektrifierade fordon allokeras till den aktuella regionen samtidigt som äldre fordon flyttas till de delar av det totala nätverket som inte ingår i Svanenmärkningen. Detta innebär att ingen total förbättring har skett.

- Om licensansökaren är ålagd att upprätthålla försörjningsberedskap i kristider, ingår inte just denna del av verksamheten i produktgruppsdefinitionen och omfattas inte av Svanens krav.

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 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 paketvolymerna 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. Så mycket som 30-35 % av de totala e-handlade paketvolymerna transporteras på tåg i Norge.

Gods transporteras även i begränsad utsträckning på reguljära personfärjor. Både tågtransporter och fartygstransporter bedöms som energi- och klimatmässigt bättre alternativ än vägtransporter. Kriterierna ställer därför 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.

2.3 Dessa kan vara licensinnehavare

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

I tillägg ska licensinnehavaren ha spedition/transport/post/bud eller liknande som sin kärnverksamhet, dvs. erbjuda sin transport- och logistiktjänst till marknaden av e-handelsföretag. Ett företags interna transportorganisation kan vara licensinnehavare om den är en egen juridisk enhet och uppfyller kraven i övrigt.

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

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

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.

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.

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 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Styrbarheten är hög då licensinnehavare har rådighet över sina vägtransporter oavsett om de utförs i egen regi eller av underentreprenörer.</p> <p>Källa: Hur kan e-handels transporter bli mer hållbara? Trafikanalys. Redovisning av Regeringsuppdrag. 2020</p>
Energieffektivisering	R=Hög P=Hög S=Hög	<p>Det är viktigt att hushålla med transportenergin i ett logistiknätverk. Det är inte hållbart att t.ex. elektrifiera ett logistiknätverk om det från början inte är optimerat utifrån att varje fordon är fullastat och att rutterna som planeras är effektiva. Effektivisering och optimering av nätverket ska ske först och sedan kan insatser i form av trafikslag eller elektrifierade fordon</p>

		<p>bli aktuellt. I många fall är energieffektivitet viktigare än fossilfrihet då den mest hållbara transporten är den som faktiskt inte genomförs. Både relevans och potential är hög.</p> <p>Effektivisering uppnås genom val av trafikslag, smart ruttplanering, hög fyllnadsgrad, energieffektiva fordon, digitala verktyg/ dataanalys och anpassade tidsfönster m.m. Alla åtgärder har transportörer hög styrbarhet över.</p>
Drivmedel	R=Hög P=Hög S=Mellan	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>För att få ned transportsektorns klimatutsläpp krävs en utveckling av fordonsflottan mot både energieffektivare 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.</p> <p>Källa: Energimyndigheten</p>
Tågtransporter	R= Hög (positiv) P=Låg S= medel	<p>Att transportera gods på järnväg i Norden innebär små klimatutsläpp, sett ur ett livscykelperspektiv.</p> <p>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.</p>
Flygtransporter	R=Medel P=Medel S= Medel	<p>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.</p> <p>Ett exempel på e-handelsvolymer som transporteras med flyg är de mindre paket (upp till 2 kg) som går med brevlödet från främst Kina till Europa. Dessa volymer har sjunkit, men inte helt försvunnit. Normalt e-handlade paket levereras i brevlödet och här förekommer flyg inte alls eller enbart vissa sträckor och då oftast för att delas ut snabbt eller om geografin starkt begränsar andra trafikslag (t.ex. i Nordnorge).</p> <p>För trovärdigheten hos Svanenmärkningen är det viktigt att så långt möjligt förhindrar flyg som transportslag. Relevansen bedöms som medel.</p> <p>Potentialen är medelhög då det finns alternativ till flygfrakt om inte tiden är den kritiska faktorn.</p> <p>Styrbarheten är medelhög då det går att ställa krav som i hög utsträckning förhindrar flyg som transportslag.</p> <p>Källa: Fördjupad förstudie Svanenmärkta e-handelstransporter, Nordisk Miljömärkning 2020, personlig kommunikation med en rad intressenter.</p>
Sociala villkor	R= Hög P=Hög S=Hög	<p>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.</p> <p>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.</p>

		I denna generation av kriterier begränsas de sociala villkoren till chaufförer. Vid en revidering av kriterierna är det relevant att låta kraven även omfatta personal på de egna godsterminalerna. 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.
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.
Köpbeteende inklusive returer	R= Medel P= Låg/medel S= Låg	Kriterierna omfattar e-handelstransporter och inte e-handel i sig. Returgrad och missbruk av returer, som är starkt kopplat till konsumentbeteendet är en viktig parameter för totalt sett effektiva e-handelstransporter. Styrbarheten från transportörerna är dock låg. Källa: Fördjupad förstudie Svanenmärkta e-handelstransporter, Nordisk Miljömärkning 2020. Förstudie samt konsumentstudien HUI och Nordisk Miljömärkning 2022.
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	Dubbäcksanvändning 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 dubbäcksförbud hanteras i lagstiftning och lokala regler. Även energiklass och regumnering av däck är energi/miljöaspekter. Relevansen totalt sett är låg/medelhög. Cirkularitet och energieffektivitet riskerar att stå emot varandra. Regumnerade däck har ingen energiklass och därför kan det vara svårt att kravställa rätt. Potential och styrbarhet är låg då en stor del av transporterna utförs av underentreprenörer och dessa väljer däck själva. 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.

I bilaga 1 finns en presentation över hur Svanenmärkta e-handelstransporter bidrar till de globala målen för en hållbar utveckling.

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% ³ paket, brev	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

³ 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	-	-

*Sedan detta skrevs har företagen gått samman och bildat företaget Instabee.

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 last mile 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. Fair Transport Norge omfattas inte av tredjegranskning utan är en egendeklaration. 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 reviderats och nya kriterier för produktgruppen Lokala godstransporter gäller sedan våren 2022.
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 hösten 2022 lanserade Svensk Digitalhandel och Aster⁴ 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 konsumenter som "klimatsmart" eller "klimatkompenserad frakt". Det sistnämnda är ett begrepp som inte ska användas i kommunikation till konsumenter, enligt tydligt uttalande från Konsumentverket då begreppet är

⁴ Statligt finansierat samverkansnätverk med syfte att öka hållbarhet i e-handel och e-handelslogistik.

oprecist och otydligt⁵. 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 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 hållbara⁶. 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. Avancerade biodrivmedel definieras i direktivet som biodrivmedel producerade från vissa specifika listade råvaror (främst restprodukter och avfall). Andelen ska uppgå till minst 0,2 % år 2022, 1 % år 2025 och 3,5 % år 2030 av totala energianvändningen i transportsektorn.
- Stärkta hållbarhetskriterier och kriterier för växthusgasreduktion.

⁵ Miljöpåståenden om klimatkompenserade produkter i marknadsföring, Konsumentverket 2021.

⁶ https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en

- 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.

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 ⁷	Växthusgasreduktion, gCO ₂ /MJ	Alla drivmedel inkl. el
Finland	Lagen om distributionsskyldighet ⁸	Energi (MJ)	Alla drivmedel exkl. el
Norge	Omsetningskravet for biodrivstoff ⁹	Volym (l)	Alla flytande drivmedel (inte gas och el)
Sverige	Lag om reduktion av växthusgasutsläpp ¹⁰	Växthusgasreduktion, g CO ₂ /MJ	Flytande biodrivmedel som blandas in i bensin och diesel. Ej höginblandade biodrivmedel som HVO100, FAME100, fordongas, biogas eller 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:

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

⁷ <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2021/2536>

⁸ Lag om främjande av användningen av förnybara... 446/2007 - Uppdaterad lagstiftning - FINLEX

⁹ 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

¹⁰ Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel, Svensk författningssamling 2017:2017:1201 t.o.m. SFS 2021:747 - Riksdagen

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

EU:s delegerade akt - Taxonomin

Taxonomin är ett sätt att identifiera ekonomiska aktiviteter i ekonomin som anses vara hållbara. I detta avsnitt kartläggs hur Svanens kriterier och krav på rapportering överensstämmer med de ekonomiska aktiviteter och rapporteringskrav som återfinns i Taxonomin.

De licensinnehavare som idag har krav på icke finansiell rapportering i årsbokslutet enligt lagen om hållbarhetsrapportering kommer även att behöva

rapportera enligt taxonomin.¹¹ Omfattningen av rapportering inom Taxonomin kommer stegvis att öka.¹²

De aktiviteter som i Taxonomin, listas i avsnitt 6 Transporter som "Tjänster avseende vägtransporter av gods" (6.6) och "Järnvägstransport, godstrafik" (6.2) i taxonomin är de som har koppling till Svanens kriterier för e-handelstransporter.

Vad gäller Järnvägstransport, godstrafik kan alla kostnader kopplade till inköp, finansiering, leasing, hyra and löpande kostnader för tågtransporter som har zero tailpipe emissions (direkta utsläpp) omfattas av taxonomin (eligible). Tåg som drivs med diesel räknas alltså inte som en hållbar ekonomisk aktivitet enligt taxonomin.

Den ekonomiska aktiviteten tågtransporter (ej diesel) kan kopplas till det valbara kravet O12 "Intermodala transporter". Det betyder att detta delkrav gynnar den hållbara ekonomiska aktiviteten i taxonomin.

Vad gäller "Tjänster avseende vägtransporter av gods", kommer rapporteringspliktiga licensinnehavare att bli skyldiga att rapportera inköp, finansiering, leasing och drift av fordon. För att fordonskostnader ska klassas som förenliga med taxonomin krävs att alla lastbilar < 7500 kg ska vara emissionsfria (zero tailpipe). För tyngre lastbilar gäller emissionsfria som ovan men om det inte är möjligt eller ekonomiskt försvarbart så ska fordonet uppfylla kravet "low emission heavy duty vehicle"¹³. Det innebär ett tungt fordon med specifika koldioxidutsläpp som är lägre än hälften av referensvärdena för koldioxidutsläppen för alla fordon i den undergrupp som fordonet tillhör. Dessa fordonskategorier återfinns i direktivet.

I kriterierna för Svanenmärkt e-handelstransport ställs det krav på befintlig fordonsflotta (O3) och inköpta fordon (O4). Vad gäller O3 så kan kostnader för driften av befintlig fordonsflotta klassas i enlighet med taxonomin (eligible)

Vad gäller O4 så ställer Svanen krav på 100 % el eller vätgas för lätta fordon och 20 % för tunga lastbilar.

Slutsats

Kriterierna för Svanenmärkt e-handelstransport har vissa krav som kan kopplas till en ökad förenlighet med taxonomin, och där förmodligen rapporteringen till taxonomin även kan användas för att rapportera in och verifiera Svanens krav. Men Svanenmärkta e-handelstransporter är inte att betrakta som en bekräftelse på att en licensinnehavares verksamhet är taxonomi förenlig."

¹¹ I Sverige alla företag som har fler än 250 anställda, en balansomslutning på mer än 175 miljoner kronor eller en nettoomsättning på över 350 miljoner ska rapportera och det kommer många av de tilltänkta licensinnehavarna att vara.

¹² För räkenskapsåret 2021 kommer uppgifter om den andel av ett företags ekonomiska aktiviteter, som omfattas av tekniska granskningskriterier (eng. taxonomy-eligible) att krävas. För räkenskapsår 2022 föreslås utökad rapportering av förenlighet med taxonomin (alignment).

¹³ "low emission heavy duty vehicle"¹³ i EU 2019/1242

Corporate Sustainability Reporting Directive

Dagens bestämmelser i årsredovisningslagen kommer ursprungligen ifrån EU Direktivet Non Financial Reporting Directive (NFRD). Kommissionen har nu antagit ett nytt direktiv om förändrad hållbarhetsrapportering, Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), vilket innebär förändring och uppdatering av de befintliga rapporteringskraven.

Förändringarna innebär bland annat:

- En utvidgning av tillämpningsområdet till att omfatta alla stora företag och företag som är noterade på reglerade marknader (utom börsnoterade mikroföretag).
- Ett krav på revision av rapporterad information (översiktlig granskning).
- Införande av mer detaljerade rapporteringskrav och ett krav på att rapportera enligt EU:s standarder för hållbarhetsrapportering (ESRS.)
- Ett krav på att företagen digitalt "märker" den rapporterade informationen, så att den blir maskinellt läsbar.

I slutet av 2022 planeras en detaljerad vägledning kring rapportering att publiceras av organisationen EFRAG¹⁴.

Slutsats

I en kommande generation av kriterierna kommer Nordisk Miljömärkning att se över möjligheterna att samordna kravet på rapporteringen så att det överensstämmer med de krav som kommer att ställas inom CSRD. Något som är värt att undersöka är möjligheten till en automatiserad uppföljning då den sista punkten ovan ökar möjlighet till maskinell inläsning, se krav O20.

Mobility Package

Syftet med Mobility Package/Vägpaketet är att harmonisera regelverket mellan olika länder i Europa för att på det viset göra lastbilstransporter säkrare, hållbarare och effektivare. Reglerna rör bl.a. följande områden:

- Kör- och vilotider
- Cabotagetransporter
- Säkra uppställningsplatser
- Rastplatser och parkeringsplatser

Svanenmärkta e-handelstransporter har koppling till Vägpaketet genom kraven om trafiksäkerhet och sociala villkor (se krav O13-O15)

¹⁴ www.efrag.org

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) där hänsyn tas till europeiska förhållanden. Denna är under omarbetande och kommer att harmoniseras med den internationella standarden, ISO 14083.

7 Inledning till kraven

Kriterierna för Svanenmärkta e-handelstransporter är uppdelade i fem huvudsakliga områden:

1. Klimat- och effektivitetskrav på nätverkstransporten
2. Sociala krav
3. Krav i avtal mellan transportör och e-handel
4. Informationskrav
5. Krav på upprätthållande av licens

Kriterierna fokuserar på klimat- och effektivitetskrav men relevanta sociala krav ställs också genom krav på arbetsrättsliga villkor och på trafiksäkerhet.

Grundprinciper

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. transportererna från terminal/depå ut till paketombud, paketbox och hemleverans. Transporter av e-handlade varor som hämtas i butik kan också Svanenmärkas under förutsättning att licensinnehavaren kan visa att hela transportarbetet mellan lager och butik uppfyller Svanens kriterier.

I största möjliga mån är kraven lika för alla nordiska länder. På grund av olika förutsättningar krävs dock nationella anpassningar i några krav.

En annan princip är att vissa krav behöver differentieras beroende på hur stor del av landets postnummer 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.

Underleverantörer

Kraven som ställs i kriterierna gäller både licensinnehavare och alla underleverantörer som används i det nätverk av e-handelstransporter som ska Svanenmärkas. Kraven och kontrollen gäller de underleverantörer som är avtalspart till licensinnehavaren, dvs. direkta leverantörer/tier 1 leverantörer.

Övrigt

När ett krav är delvis eller till fullo harmoniserat med Fair Transport Sverige¹⁵ 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.

Transportområdet och särskilt last mile är ett område som utvecklas. Vissa av kraven i dessa kriterier är satta med en stegvis skärpning under kriteriernas giltighetstid. Generellt gäller att nivåer är satta baserade efter dagens förutsättningar. Om betydande förändringar sker i t.ex. omvärlden kan krav och nivåer behöva justeras. Detta sker då i en transparent process efter en nationell remiss.

8 Krav på nätverkstransporten

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

8.1 Allmänt

01 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, exempelvis avseende landsöverskridande transporter, ska tydligt beskrivas.
2. De trafikslag som används i nätverket.
3. En utredning av möjligheter till intermodala lösningar. Om utredningen kommer fram till att intermodala lösningar inte kan införas ska orsaken motiveras. Beslutet ska årligen ses över, se krav O19.
4. Namn på produkt/tjänst som avses Svanenmärkas.

¹⁵ Eftersom Fair Transport-certifieringen i Norge endast är ett egendeklarationssystem kan den inte användas som verifikat av krav.

5. Täckningsgrad uttryckt som andel av postnummer (samtliga siffror i postnumret) i det aktuella landet där e-handelskonsumenter erbjuds företagets Svanenmärkta tjänst.
6. Antal terminaler, depåer och dess geografiska lägen (ort).
7. Uppgifter om antal egna fordon och antal fordon hos underleverantörer som ingår i nätverket av e-handelstransporter fördelat på olika typer av fordon. Procentandel fordon i egen flotta.
8. Beskrivning av underleverantörer (antal, vilka som är anslutna till Fair Transport och annan relevant information) samt uppskattning av andel av det totala transportarbetet som utförs av underleverantörer som ett genomsnitt under de senaste 12 månaderna.
9. Beskrivning av rutiner och system för uppföljning av hur krav som ställs på underleverantörer uppfylls. Beskrivning ska även omfatta åtgärder vid brister/avvikelser.
10. Anställningsform för chaufförer/de som utför transportarbetet.
11. Uppskattning av hur stor andel som utförs av licensinnehavarens egna anställdas privata fordon. Denna andel kan bortses ifrån om den inte överstiger 5 % av det totala transportarbetet inklusive underleverantörer.

Beskrivning av punkt 1-11, 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 som en ordinarie del av affärsmodellen/ på regelbunden basis inte förekomma som trafikslag i det Svanenmärkta e-handelsnätet.

Detta innebär exempelvis att pakettjänster som transporteras integrerat med ett snabbt brevflöde vars leveransvillkor bygger på 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 förstudiearbetet¹⁶ 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. Dessa produkter kan alltså inte Svanenmärkas.

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-handelsvolymerna 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 landet¹⁷. Sedan UPU-avtalet förändrades, portot för kinapaketer 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 check-out.

8.2 Klimat- och effektivitetskrav

Nordisk Miljömärkning har tagit fram ett beräkningsverktyg STEP (Swan Transport Energy Performance) som ska användas för inrapportering av

¹⁶ Fördjupad förstudie, Nordisk Miljömärkning, 2020.

¹⁷ <https://www.svt.se/nyheter/ekonomi/paket-fran-kina-blir-dyrare>.

uppgifter till krav O5 och O6. STEP visar utfallet som procentandel förnybar energi och energieffektivitet.

STEP visar även klimatpresentanda enligt krav O8 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

Vid ansökningstillfället ska flottan som utför e-handelstransporter åt licensinnehavarens Svanenmärka e-handelstransporter uppfylla nedanstående krav (a till och med e).

Om ansökaren både använder egna fordon och underleverantörers fordon, gäller kravet den totala fordonsflottan och inte per åkeri/underleverantör.

Om underleverantören har fordon som är dedikerade till licensansökaren är det just dessa fordon som anses ingå i den totala fordonsflottan. Om inte, ska hela underleverantörens flotta anses ingå i totala fordonsflottan. Samma principer gäller för egna fordon.

De minst anlitade underleverantörerna, som sammanlagt står för max 20 % av kostnaden för inköpta transporter får undantas punkt c, d och e.

- a) Samtliga fordon ska vara lägst av EURO-klass V.
- b) Minst 90 % av alla fordon ska lägst vara av EURO-klass VI eller utrustade med effektivt partikelfilter som uppfyller de tekniska specifikationerna från berörd myndighet.
- c) Minst 15 % av antal fordon $\leq 3,5$ ton ska drivas med gas, el eller vätgas. För Finland gäller 20 %.
- d) Minst 5 % av antal fordon $> 3,5$ ton ska drivas med gas, el, vätgas eller ED95. Plugin hybrid tillgodoräknas också. Kravet gäller enbart om flottan ≥ 20 stycken fordon av detta slag.
- e) För Finland gäller i tillägg att minst 8 % av lastbilar och släp (line-haul) ska vara HCT (se definitioner).

Med fordon menas här alla motordrivna fordon som kräver B-eller C-körkort.

Kravet på EURO-klass gäller de fordon som omfattas av klassningssystemet.

Elfordon inom de fordonskategorier som återfinns i EURO-klassningssystemet ska alltid räknas som tillhörande den högsta EURO-klassen.

Även beställda och delbetalade fordon som ännu inte levererats får räknas in i fordonsflottan.

- 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 Nya fordon

Kravet gäller de nya fordon som årligen tillförs licensinnehavarens nätverk för e-handelstransporter under licensen giltighetstid efter att licens erhållits, antingen som köpta, hyrda eller leasade. Även beställda och delbetalade lastbilar som ännu inte levererats får medräknas.

Kravet omfattar egna fordon och underleverantörers/åkeriers nya fordon som utför e-handelstransporter. I begreppet "ny" ingår inte *tillförd kapacitet* från underleverantörers befintliga fordonsflotta, även om det handlar om en ny underleverantör, utan endast nytillförda/nyanskaffade fordon.

Om ansökaren både använder egna fordon och underleverantörers fordon, gäller kravet den totala mängden nyanskaffade fordon och inte per åkeri/underleverantör.

Om underleverantören har fordon som är dedikerade till licensansökaren är det just dessa fordon som räknas med. Om inte, måste alla underleverantörens nyanskaffade fordon räknas med.

De minst anlidade underleverantörerna, som sammanlagt står för maximalt 20 % av kostnaden för inköpta transporter får undantas kravet.

A. Lätta fordon

Nyttillförda lätta fordon till det Svanenmärkta nätverket ska drivas med gas, el eller vätgas. Med lätta fordon menas alla motordrivna fordon $\leq 3,5$ ton. D.v.s. även club-cars, mopeder och cyklar inkluderas.

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 de nivåer som anges i tabellen nedan och som beror på hur stor del av landet som licensinnehavarens nätverk täcker.

Företagets täckning av landet	Andel av tillförd lastkapacitet från gas-, el- och vätgasfordon
Rikstäckande*	70 %
Inte rikstäckande	80 %

* Med rikstäckande avses att företaget når minst 80 % av invånarna i landet med erbjudande om e-handelsleverans.

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 10 % av de årligen nyinköpta tunga fordonen till det Svanenmärkta nätverket ska drivas med gas, el eller vätgas. Om inköpen understiger 10 fordon ska minst 1 fordon uppfylla kravet.
- Senast den 1 januari 2025 ska motsvarande andel uppgå till 20 %. Om inköpen understiger 5 fordon ska minst 1 fordon uppfylla kravet.
- För Finland gäller även att senast i januari 2025, ska minst 10 % av lastbilar och släp (line-haul) vara HCT (se definitioner)

Den enda hybridteknik som godtas är s.k. räckviddsförlängare/range extender (se Definitioner).

- Vid licensansökan: Investeringsplan för egen fordonsflotta.
- Krav i avtal med underleverantörer/åkerier, för upphandlade transporttjänster i det Svanenmärkta nätverket.
- Året efter licensens utfärdande och samtliga efterföljande år: Utdrag ur fordonregistret som visar nyinköpta och inregistrerade fordon för föregående 12 månader, se krav O19
- Året efter licensens utfärdande och samtliga efterföljande år: Verifikat från underleverantörer som visar nyinköpta och inregistrerade fordon för föregående 12 månader.
- ‡ 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.

Dock har underleverantörer av mindre betydelse, motsvarande upp till totalt 20 % av licensinnehavarens kostnader, undantagits krav O3 (punkt c, d och e) och O4. Detta för att minska den administrativa bördan. Nordisk Miljömärkning har bedömt att undantaget kan minska administrationen betydligt, med endast obetydlig negativ miljöeffekt.

Även beställda och delbetalade lastbilar som ännu inte har levererats får räknas in i lastbilsflottan i O3. Detta gäller dock inte fordon som enbart är bokade.

Nordisk Miljömärknings krav på långsiktigt hållbara drivlinor/motorsystem är framförallt el, men även biogas och vätgas bedöms som bra alternativ.

Procentsatserna är relativt 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.

High Capacity Transports (HCT) innebär att fordonens längd och/eller bruttovikt tillåts öka vilket gör att en större last kan transporteras. Detta leder till minskad klimatpåverkan men också lägre transportkostnader och minskat vägslitage. Att nytta HCT-fordon för godstransporter på väg kan minska bränsleförbrukningen med upp till 40 % för enskilda fordon¹⁸.

O5 Förnybar energi

Andelen förnybar energi som används för det samlade Svanenmärkta transportarbetet i e-handelnätverket ska minst uppgå till nedanstående nivåer. Energi 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	Inte tillämplig*	
Om licensansökaren uppnår en energieffektivitet som är minst 30 % bättre än kravgränsen i krav O6 kan andelen förnybar energi minskas med 10 procentenheter eftersom energieffektivitet har en stor påverkan på klimatavtrycket.		

Definition av andel 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.

¹⁸ HCT - längre och tyngre fordon bidrar till smart logistik och minskad klimatpåverkan - Bransch (trafikverket.se) Trafikverkets hemsida <https://bransch.trafikverket.se/>

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 allokering- och redovisningsprinciper som får användas.

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

**Finland är undantaget kravet då Svanenmärkta e-handelstransporter inte ska innebära en ökad efterfrågan av palm / PFAD.*

- Inrapportering av drivmedelskomponenter/-volym i STEP.
- En beskrivning av hur inrapporterade uppgifter är framtagna, inklusive allokeringmetoder, 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.

Förnybar energi måste också vara producerad av hållbara råvaror (se krav O9). För att Svanenmärkta e-handelstransporter inte ska innebära en *ökad efterfrågan* av PFAD i Finland behöver inte finska företag visa uppfyllnad av kravet. Detta kompenseras genom mer drivande krav för Finland på andra områden.

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 kriteriemervärdesnivå 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 företagens fordonsflotta. För att gynna de företag som har en mycket hög energieffektivitet i transportnätverket tillåts en lite lägre (10 procentenheter) kravgräns avseende förnybar energi.

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-handelnätverket får maximalt uppgå till:

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

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 $F = 2,0$.

För Danmark är $F = 1,8$.

Undantag: Om licensansökarens genomsnittliga volymvikt per sändning understiger 1,5 kg, gäller i stället en maxgräns på 1 kWh per sändning ($E \leq 1$).

Om licensansökaren uppnår en energieffektivitet som är minst 30 % bättre än kravgränsen kan andelen förnybar energi minskas med 10 procentenheter i krav O5.

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 allokeringmetoder, 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 outnyttjad 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 2,0 kWh/genomsnittlig sändning för Norge, Sverige och Finland medan $F = 1,8$ för Danmark.

För licensansökare som levererar mycket små sändningar kan formeln dock inte tillämpas, eftersom det skulle resultera i ett nästan obefintligt energibehov per sändning, vilket är orealistiskt. Detta är anledningen till att ett undantag har införts: Om företagets genomsnittliga fraktdragande vikt per sändning är mindre än 1,5 kg kommer en maxgräns på 1 kWh per sändning att gälla istället för formeln.

För att gynna de företag som har en mycket hög energieffektivitet i transportnätverket tillåts en lite lägre (10 %) kravgräns avseende förnybar energi.

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 Hemleverans

De transport-/logistikföretag som erbjuder hemleverans ska uppfylla a) och b) nedan. I hemleverans inkluderas även e-handlade varor som levereras i brevflödet. Leveranser till paketombud, butik eller paketboxar omfattas inte.

a) Hemleverans ska vid licensansökan ske enligt tabell nedan:

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

b) Hemleveranser som kräver fysiskt mottagande/kvittering ska alltid aviseras i förväg till mottagaren. Detta gäller inte paket som levereras i postflödet.

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

** Omfattar fordon som alltid drivs med el (oavsett källa), rena (100 %) biodrivmedel, biogas (enligt grön gas-principen, se Definitioner), vätgas och muskelkraft. Fordon med dubbla drivlinor, dvs. fordon med hybridteknik får inte medräknas oavsett vilket bränsle som används.*

*** För Finland ska inte HVO ingå i beräkningen.*

- Information om den procentuella andel postnummer som licensansökaren 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 postnummer 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 risken att mottagaren inte är hemma och att uppdraget därmed inte kan utföras. Därför krävs att hemleveranser ska aviseras.

O8 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 används en utsläppskoefficient som är lika för alla och som inte får ändras av licensansökaren. Beräkningsverktyget STEP använder s.k.. platsbaserad elektricitetsmix där emissionsfaktorn bestämts utifrån den relevanta elmixen för en viss geografi. I detta fall används nordisk el-mix som utsläppskoefficient för el i CO_{2e}-beräkningen¹⁹. 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 klimateffekten av elektrifiering i varje land samt undvika risken att enbart köp av ursprungsmärkt el är det som bidrar till minskad klimatpåverkan.

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

¹⁹ <https://naturvardsverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1540012/FULLTEXT01.pdf>

09 Hållbara råvaror/drivmedel

Drivmedel som innehåller bränsleråvaror med hög ILUC-risk enligt EU:s Förnybarhetsdirektiv (RED II)²⁰ 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 harmoniserar med de nordiska ländernas egna bedömningar av råvaran Palm Fatty Acid Distillate (PFAD). För Sverige, Norge och Danmark innebär det att PFAD klassificeras som en bi-/samprodukt från palmoljaproduktion och PFAD anses därför som en råvara med hög ILUC-risk. Finland klassificerar PFAD som en restprodukt utan hög ILUC-risk.

**Bagatellgräns: Minst 95 % av volymerna biodiesel (HVO och FAME) i transportnätverket ska vara dokumenterat 100 % fria från råvaror med hög risk för iLUC.*

Egna drivmedel:

- Kopia på avtal med bränsleleverantör som skickas in vid ansökan.
- Årligt tredjepartsverifierat verifikat från drivmedelsleverantör/er som visar att köpta mängder drivmedel inte innehåller råvaror med hög ILUC-risk. Massbalansberäkning kan användas. Det årliga verifikatet ska skickas in vid den årliga uppföljningen, se krav O19.

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.
- 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

²⁰ Regulation (EU) 2019/807 of 13 March 2019 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0807&from=EN>

ILUC-risk. För närvarande bedömer EU endast primär palmolja som en råvara med hög ILUC-risk. Om någon annan råvara försämras 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.

När det gäller biprodukten PFAD från palmoljeproduktion, hanteras den på lite olika sätt i de olika 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.

I dessa kriterier harmoniserar Nordisk Miljömärkning med nationella klassificeringar av PFAD, vilket innebär att krav O9 förbjuder PFAD i bibränslen i Sverige, Danmark och Norge, men inte i Finland. Detta kompenseras genom mer långtgående krav för Finland i andra delar av kriterierna.

Kravet ska vara uppfyllt på "massbalansnivå".

Massbalanslösning som den tillämpas i Förnybartdirektivet gäller för bibränslen- oavsett om de är blandade med fossila drivmedel eller inte. Den möjliggör att partier av bibränslen med olika hållbarhetsegenskaper kan blandas fysiskt, men "administrativt" skiljs de åt. Licensinnehavaren ska säkerställa att drivmedelsleverantörerna kommer att leverera drivmedel fritt från palmolja och PFAD utifrån leverantörens massbalanssystem. Varje år ska licensinnehavaren inhämta en redovisning från bränsleleverantören (tredjepartsverifierad) som visar detta och skicka in den till Nordisk Miljömärkning i enlighet med krav O19.

Kravuppfyllnad ska dokumenteras för minst 95 % av de mängder biodiesel som används i transportnätverket. Det innebär att mycket små mängder palmolja eller PFAD skulle kunna förekomma i biodiesel i det Svanenmärkta transportnätverket. I Sverige var den genomsnittliga inblandningen av PFAD 11 % i biodieselkvaliteten HVO100 2022 (minskande trend). Undantaget om 5 % innebär därför att det kan förekomma $0,05 \cdot 0,11 = 0,6$ % PFAD i den rena biodiesel som används i ett Svanenmärkt transportnätverk. I Norge och Danmark är nivåerna ännu lägre.

O10 Körbeteende

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

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.

Utbildning i sparsam körning kan vara separat eller integrerad, exempelvis i förarutbildning eller introduktionsutbildning. Utbildningen kan vara fysisk eller webb-baserad eller som de moment som ingår i B-körkortsutbildning (som genomförts från och med 2014).

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

Krav om uppföljning av hastighetsöverträdelser finns i O15 Säkerhet punkt 5.

- För egna chaufförer: utbildningsplan som inkluderar chaufför och datum för genomförd eller planerad utbildning i sparsam körning.
- För underleverantörer: krav om utbildning i avtal.
- Licensansökarens rutiner och program för uppföljning av underleverantörers efterlevnad av villkoren i avtalet.
- Resultat av licensansökarens senaste årliga kontroll/uppföljning av underleverantörer.
- Licensansökarens handlingsplan för de eventuella avvikelser som upptäckts vid uppföljningen och kontrollen.
- 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.²¹ En minipilotstudie utförd i Norge visade på 7-8 % minskad drivmedelsförbrukning.²²

Det så kallade körkortsdirektivet (EU) 2018/645²³ gäller för förare av tunga fordon som kräver körkortsbehörighet. Direktivet beskriver att förare måste genomgå utbildning för att få Yrkeskompetensbevis (YKB) 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 vilket är ett sätt att bibehålla körstilen. 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 (yrkessjåførerskriften)

²¹ [Vägledning för transportköpare](#) Länsstyrelsen Västmanland, 2021

²² Økonomisk kjøring gir kostnads- og miljøgevinster, Samferdsel 21-11-2019, <https://samferdsel.toi.no/>

²³ [Europaparlamentets och Rådets direktiv \(EU\) 2018/ 645](#)

(FOR-2008-04-16-362) (NO) och bekendtgørelse nr. 322 af 30. Marts 2020 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport (DK).

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.

O11 Ruttoptimering

Transport-/logistikföretaget ska ha digital ruttoptimering som minst omfattar alla regionala transporter och last mile transporter med motordrivna fordon i det Svanenmärkta nätverket. Kravet omfattar även de underleverantörer 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 intet.

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) planering²⁴. För företag med en stor andel fasta rutter kan ruttoptimering göras med viss framförhållning. Företag med varierande körningar behöver däremot optimera under dagen.

O12 Valbara åtgärder

Kravet innehåller sex olika åtgärder som bidrar till hållbarare e-handelstransporter. För licens krävs att minst ett (1) av dem finns i verksamheten/är genomfört i verksamheten.

²⁴ [Förstudie samordnad varudistribution](#), Nationellt centrum för kommunal samordnad varudistribution, 2020

1. Intermodala transporter

Licensansökaren ska ha en av ledningen beslutad strategi för intermodalitet (se Definitioner) som syftar till ökande godsvolymer på båt eller tåg.

Inom ett år efter att licens beviljats ska detta följas upp av en av ledningen beslutad och finansierad projektplan. Nyttan av ett sådant projekt ska realiseras inom licensens giltighetstid.

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

Detta delkrav kan med fördel kopplas till EU Taxonomi avseende den ekonomiska aktiviteten godstransporter på tåg.

- En beslutad strategi eller en beslutad och finansierad projektplan.

2. Uppföljning av faktisk bränsleförbrukning

Ett (IT) system som redovisar mer än bara fordons bränsleförbrukning/ snittförbrukning ska användas och minst omfatta 50 % 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

Licensansökaren 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.

Line-haul transporter och andra fasta rutter omfattas inte.

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

Licensansökaren ska rutinmässigt samordna/samlasta minst ett transportupplägg, med en eller flera andra transport-/logistikaktörer (ej underleverantörer).

Samlastningen/samtransporterandet ska innebära en årlig minst 10 procentig minskning av antalet körda kilometer inom det planerade upplägget och ska ha en planerad varaktighet på minst 2 år.

- En beskrivning av hur samarbetet ser ut och fungerar.
- En uppskattning av effektiviseringen/nyttan med samarbetet.

5. Öppen laddinfrastruktur

För att skynda på förutsättningarna för en elektrifiering ska licensansökaren ha en av ledningen beslutad strategi som syftar till att ge underleverantörer/åkerier tillgång till den egna verksamhetens laddstationer för lätta och tunga lastbilar på minst 25 % av de egna terminalerna eller depåerna.

Inom ett år efter att licens beviljats ska strategibeslutet följas upp av en av ledningen beslutad och finansierad projektplan. Nyttan ska realiseras inom licensens giltighetstid.

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

6. Miljöeffektivare förpackningar

Licensansökaren ska i samverkan med e-handeln bedriva ett fortlöpande arbete (ej projekt) som resulterar i något av följande:

- mindre luft i förpackningarna
- minskad mängd förpackningsmaterial
- att fraktemballage eller fraktbärare återvänds eller på ett sätt återanvänds i slutna system.

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 tillförlitlighet²⁵. Generella hinder för intermodala transporter är tidsfaktorn, högre kostnader, hamnavgifter, brist på kunskap och resurser samt olika tekniska barriärer²⁶. 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

²⁵ Hinder för ökad omlastning till intermodala järnvägstransporter. Delredovisning av regeringsuppdrag. Trafikverket. 2019.

²⁶ Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter. Redovisning av regeringsuppdrag Trafikverket. 2021.

ge underlag för beslut som minskar bränsleförbrukning och stödja och befästa ett sparsamt körsätt. Enligt en kartläggning av Trafikverket²⁷ 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 laddning²⁸. 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.

²⁷ Klimatsmart val av IT-stöd för att öka lönsamheten. Kartläggning av uppföljningssystem, och stöd för förare under färd. Trafikverket. 2012.

²⁸ Behov av laddinfrastruktur för snabbaddning 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 kriterieutvecklingen har vi dock sett att transportörerna i samverkan med e-handeln testat olika åtgärder för att minska förpackningarnas miljöpåverkan. Det nystartade norska företaget Packoorang AS har exempelvis utvecklat en flergångsförpackning som ersätter den traditionella wellpapp eller kartongförpackning för e-handel. Denna åtgärd premierar ett arbete för miljöeffektivare förpackningar som faller så väl ut att det permanentas i verksamheten. Den svenska arbetsgruppen "frakta luft"²⁹ har utarbetat en niopunktlista med åtgärder som kan inspirera.

8.3 Sociala krav

Kraven i detta avsnitt är i stor utsträckning harmoniserade med Fair Transport SE, grundnivå och de nya kriterierna för Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022. Godkännande eller licensbevis enligt något av dessa system verifierar automatiskt krav O13 och krav O15.

O13 Arbetsvillkor anställda

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-handelnätverket 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, se hänvisningar nedan, 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. Det finns nationella marknadsanpassningar se nedan.

Sverige:

Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund
Transportavtalet: [Arbetsrättsliga villkor för godsförare](#)

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

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

Danmark:

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

För varubilar hänvisas till villkor som finns i de kollektiva överenskommelserna för chaufförer som utför godstransporter, [Krav til varebilsvognmænd \(fstyr.dk\)](#)

²⁹ En arbetsgrupp inom ramen för branschinitiativet Hållbar e-handel www.hallbarehandel.org

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

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.](#)

Om selvstendige oppdragstakere (egenforetagare) anlitas som underleverantører ska dessa vara reele selvstendige.

Om underleverantører används för leveranser med varubilar (B-körkort) ska licensansökaren säkerställa att samtliga punkter i checklistan (se bilaga 5) är hanterade i verksamheten.

Om system med ackordsløn används får den omräknas till timløn.

- För egna anställda: Senast underskrivna kollektivavtal. Om kollektivavtal saknas istället ifylld bilaga 4 för aktuellt land.
- För anställda hos underleverantører: 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 (med eventuella nationella anpassningar).
- Licensansökarens rutiner och program för uppföljning av underleverantörers efterlevnad av villkoren i överenskommelsen/avtalet/Code of conduct.
- Resultat av licensansökarens senaste årliga kontroll./uppföljning av underleverantører.
- Licensansökarens handlingsplan för de eventuella avvikelser som upptäckts vid uppföljningen och kontrollen.
- Kravet kan även verifieras med kopia på godkännande enligt Fair Transport i Sverige eller licensbevis för Bra Miljøval Lokala godstransporter 2022.
- För norska licensansökare med underleverantører som är selvstendige oppdragstakere: dokumentation som styrker reel selvstendighet.
- För norska licensansökare med underleverantører av varubilsleveranser: Dokumentation som visar att samtliga punkter i bilaga 5 är hanterade i verksamheten.
- ☞ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig granskning av genomförda kontroller av avtalets villkor.
- ☞ För norska licensansökare med underleverantører av varubilsleveranser: Nordisk Miljömärkning förbehåller sig rätten att kontakta berörd myndighet avseende kontroll av efterlevnad av bilaga 5.

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 den svenska 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.

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.

Det finns skillnader mellan de nordiska länderna avseende hur reglerad arbetsmarknaden är, därför finns relevanta nationella anpassningar. För Danmark hänvisas till särskild överenskommelse för chaufförer av varubilar. För Norge finns ett tilläggskrav för selvstendige oppdragstakere /enmansföretag.

Som beskrivs i rapporten "Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen"³⁰ har det uppdagats problem med kriminalitet i arbetslivet i denna del av transportbranschen i Norge. Problemen omfattar bland annat skattefusk, socialförsäkringsbedrägerier, utnyttjande av anställda och svarta löner. De kriminella är ofta organiserade och ges ekonomisk fördel i konkurrens med andra verksamheter som följer lagar och regler. I Norge är godstransporter med varubilar upp till 3,5 ton oreglerade. Det innebär att huvudleverantör och uppdragsgivare inte har en lagstadgad skyldighet att kontrollera län och arbetsvillkor hos inhyra underleverantörer. Det saknas också krav på kör- och vilotider samt färdskrivare som det finns krav om för tunga fordon. För att minimera risk för kriminalitet i arbetslivet ska en licensansökare i Norge som

³⁰ Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen. Råd og tiltak for hovedleverandører og oppdragsgivere, juni 2022.

använder underleverantörer för varubilstransporter (fordon $\leq 3,5$ ton) arbeta igenom checklistan i bilaga 5 och säkerställa att verksamheten har fungerande rutiner och kontroll på samtliga punkter.

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.
- b) Vara anställd vid ett egenanställningsföretag.
- c) Ges timlön. Procentlön accepteras inte.

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

Anställningsformen egenanställning/plattformarbete är relativt ny på den nordiska arbetsmarknaden och är vanligare i vissa nordiska länder än andra. Underleverantörer som har F-skattsedel är egenföretagare och omfattas inte av detta krav.

Egenanställningsföretaget är att betrakta som tier 1 leverantör.

- Undertecknad bilaga 6.
- 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 egenanställning³¹. Det innebär att arbetaren fakturerar och betalar skatt (samt andra sociala avgifter) via en tredjepart, ett s.k. egenanställningsföretag. Denna tredjepart tar i sin tur en avgift från arbetaren för sin tjänst. Arbetaren utför alltså tjänst åt plattformsföretaget men får lön från tredjepart.

³¹ Fri frakt till ett högt pris. En analys av e-handelns utveckling och hållbarhet. Handelsanställdas förbund, SEKO och Transportarbetareförbundet. 2021.

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 anställningsform³², ³³. För att garantera detta ställer Nordisk Miljömärkning krav på att chaufförer ska vara anställda vid egenanställningsföretaget samt att avtalet mellan licensinnehavare och egenanställningsföretaget (tredjepart) 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 egenanställningsföretag³⁴. Detta skulle kunna vara något som krävs i nästa generation av kriterierna.

O15 Säkerhet

Som minimum ska nedanstående (1-5) finnas hos licensansökaren.

För underleverantörer ska licensansökaren som minimum ställa krav på och följa upp punkt 3, 4 och 5.

1. Anpassade checklistor för säkerhetskontroll på fordon, chaufför och lastsäkring som minst omfattar punkterna i bilaga 7.
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 vägarbetstidslagstiftning efterlevs och följs upp.
5. Dokumenterade 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.
- Licensansökarens krav på underleverantörers arbetssätt kring säkerhet.
- Kravet kan alternativt verifieras med kopia på Fair Transport (SE) godkänd grundnivå, eller ett licensbevis på Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022.

³² EU:s förslag till direktiv om bättre villkor för plattformarbete 2021/0414 (COD)

³³ Plattformarbete i Norden, Cecilia Westerlund på uppdrag av Nordiska Transportarbetarfederationen, 2022.

³⁴ Egenanställningsföretagens branschorganisation <https://www.egenanstallning.org/>

Bakgrund

Åtgärder för att minska antalet trafikolyckor och dess effekter är kopplade till väg, fordon och användning och ansvaret delas således av flera aktörer³⁵. 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 automatiskt bedöms uppfylla detta krav.

8.4 Krav i avtal mellan transportör och e-handelsbolag

O16 Konsumentlöfte om leveranstid

Leveransalternativ som lovar leverans samma kalenderdag (same day delivery) i utcheckningen kan *inte* Svanenmärkas.

Det finns ett undantag mot denna grundregel som innebär:

Leveransalternativ som lovar leverans samma kalenderdag kan vara Svanenmärkta under förutsättning att samtliga last mile transporter i nätverket enbart ske med el- eller muskelkraft.

- ☒ Avtal mellan licensinnehavare och e-handelsbolag som reglerar att löfte om leveranstiden samma kalenderdag inte kan vara Svanenmärkt samt krav på att detta tydligt ska framgå i utcheckningslösningen.
- 🔗 Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av e-handlares utcheckningslösningar.
- ☒ *Endast för undantaget:* Förteckning över motorfordon och cyklar som används i last mile med angivande av deras drivlina.
- 🔗 *Endast för undantaget:* Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av fordonsflotta.

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 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

³⁵ Djupstudieanalys av olyckor med tunga lastbilar, Effekter av åtgärder för en säker tung trafik. Trafikverket, Rapport 2008:136.

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 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 många undersökningar³⁶ visar att det är viktigare för e-handelskonsumenten att få bestämma var (flexibilitet) och veta när leveransen kommer (precision) snarare än att den kommer snabbt. Ett syfte med Svanenmärkningen 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 hindrar löfte om same day delivery. På detta vis kan Svanenmärkt e-handelstransport skapa nya normer hos konsumenter och vara en motkraft mot mycket snabba leveranser och öka förutsättningarna för en ökad miljömässig och social hållbarhet då logistiksystemet kan effektiviseras och optimeras bättre.

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. Därför innehåller kravet även en möjlighet att Svanenmärka same day delivery leveranser om det i kravet angivna förutsättningar uppfylls.

O17 Incitament för att minimera luft i förpackningar

I avtal mellan licensansökare och e-handelsbolag om Svanenmärkt e-handelstransport ska prismodellen baseras på volym (dvs. fraktdragande vikt eller volymvikt, (se Definitioner) enligt nedanstående formel:

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

Omräkningsfaktor = 280 kg/m³.

Kravet gäller inte e-handelsvaror > 20 kg och inte e-handlade varor som transporteras i brevflödet.

Kravet ska vara uppfyllt senast 12 månader efter att licens har tilldelats.

Prismodell får inte baseras på vikt eller styck.

³⁶ Bland annat [E-barometern för andra kvartalet 2021 samt den beteendestudie som Nordisk Miljömärkning lät HUI genomföra våren 2022.](#)

- ☒ Kopior på avidentifierade/anonyma avtal med e-handelsbolag.
- ♀ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av 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.³⁷

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 vikt³⁸ 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 280³⁹ kg/m³ för inrikes transporter.

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

En viss typ av gods passar inte för en prismodell baserad på volymvikt. Exempelvis vitvaror, byggvaror och andra e-handlade varor som levereras på pall. Dessa är undantagna i kravet genom viktgränsen på 20 kg. Detsamma gäller e-handelsvaror i brevflödet som prissätts med portot som bestäms av ansvariga statliga myndigheter.

8.5 Informationskrav

O18 Information till konsument

Kravet består av två delar som båda ska uppfyllas:

³⁷ Packaging logistics, Henrik Pålsson, 2018

³⁸ 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

³⁹ Vikt och volymberäkning för Transport | ColliCare Logistics

A. Information i utcheckning

I utcheckningen ska Svanenmärket stå tillsammans med följande text:

"Svanenmärkt leverans i XX". //Och motsvarande på respektive nordiskt språk.
XX byts ut mot landet där licensinnehavaren erbjuder Svanenmärkt leverans//
Märket med tillhörande text ska vara placerad så att man tydligt förstår att det är leveransalternativet som är Svanenmärkt och inte hela transport-/logistikföretaget och inte heller e-handelsföretaget.

En Svanenmärkt leverans får inte kombineras med andra överifierade påståenden som exempelvis "Klimatsmart frakt". Verifierade påståenden som Fair Transport och "Fossilfri leverans" som baseras på att branschöverenskommelsen för fossilfria leveranser (www.svenskhandel.se) uppfylls kan kombineras med Svanenmärket.

Utöver texten "Svanenmärkt leverans i XX*" rekommenderas (men är inget krav) att det redan i utcheckningen förklaras vad märkningen innebär. I så fall ska det göras med meningen:

"Svanenmärkt leverans i XX med stränga krav på klimatprestanda och hög energieffektivitet." //Och motsvarande på respektive nordiskt språk//

**XX byts ut mot landet där licensinnehavaren erbjuder Svanenmärkt leverans
Mer information finns i "Guidelines and recommendations for communicating Nordic Swan Ecolabel deliveries" som är publicerade på respektive miljömärkningsorganisations hemsida. För adresser se sid 3.*

B. Information efter att leverans valts

I tillägg ska licensinnehavaren i sin direkta kommunikation till konsument (t ex i leveransbesked) ha med en kortfattad förklaring vad Svanenmärkningen innebär, se "Regler och rekommendationer för licensinnehavarens kommunikation", i bilaga 8.

- 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 webbsidesadresserska visas på begäran.
- ☞ 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 tydliggöra vad Svanenmärket innebär ska det finnas en definition i direkt anslutning till märket så att man tydligt förstår att det är leveransalternativet som är Svanenmärkt och inte hela transport-/logistikföretaget och ej heller e-handelsföretaget.

Texten ska på svenska lyda "Svanenmärkt leverans i XX" där XX byts ut till landet där licensinnehavaren erbjuder Svanenmärkt leverans. 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 meningen mycket kortfattad.

I tillägg rekommenderar (men kräver inte) Nordisk Miljömärkning en kort förklarings-text redan i utcheckningen som beskriver för konsumenten det allra viktigaste vad märkningen innebär och betyder. Den text som i så fall ska användas är i "Svanenmärkt leverans i XX med bättre klimatprestanda och hög energieffektivitet".

För att bekräfta konsumentens känsla av att ha gjort ett bra val ska licensinnehavaren följa upp leveransvalet som görs i utcheckningen med information i orderbekräftelse, leveransbekräftelser och/eller aviseringar. Bilaga 7 till kriteriedokumentet innehåller mer information om vad som ska eller kan skrivas.

8.6 Upprätthållande av licens

O19 Årlig rapportering

För att säkerställa att kraven efterlevs över tid under kriteriernas giltighetstid ska licensansökaren ha en skriftlig rutin för att informera Nordisk Miljömärkning vid väsentliga förändringar som påverkar licensen.

Utöver det ska nedanstående krav årligen rapporteras till Nordisk Miljömärkning:

O1: Beslut baserat på senaste utredning av möjligheter till intermodala lösningar.

O4: Nya fordon

O5: Förnybart drivmedel i beräkningsverktyget STEP

O6: Energieffektivitet i STEP

O7: Hemleverans

O8: Klimatprestanda i STEP

O9: Hållbara råvaror/drivmedel

O18: Information till konsument

Det är önskvärt att anpassa systemen för rapportering enligt det som krävs i Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) som ska underlätta för maskinell inläsning.

- 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 den årliga undersökningen till att använda tåg som transportslag, 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.

O20 Återkoppling från kund- och konsument

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

Rutinen ska som minst omfatta återkoppling på transportskadade produkter och bristfällig trafiksäkerhet vid leverans eller olika typer av förbättringsförslag inom hållbarhet och transporter.

- ☒ Företagets rutin för mottagande och hantering av återkoppling.
- ☐ Kontroll av efterlevnad på kontrollbesök.

Bakgrund

Licensinnehavaren ska ha en fastställd rutin för att ta emot återkoppling från slutkonsument och kunder som minst omfattar de aspekter som anges i kravet.

Bilaga 1 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.
- Fossilmått 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 Euroklass.

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.