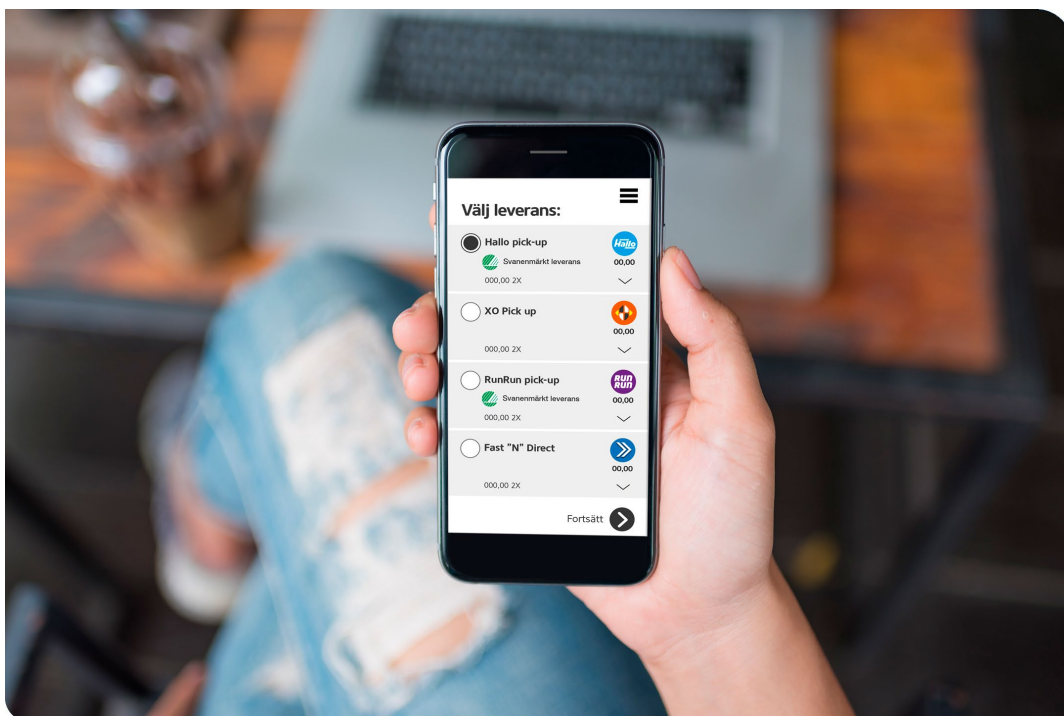


Remissammanställning för

## Svanenmärkta e-handelstransporter



2023-03-09

# Svanmärkta e-handelstransporter - Remissammanställning

111/1.0, 2023-03-09

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Summary .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Om remissen .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Sammanställning av inkomna svar .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Kommentarer till kriterierna, i detalj .....</b>	<b>10</b>
<b>5.1</b>	<b>Generella kommentarer .....</b>	<b>10</b>
<b>5.2</b>	<b>Produktgruppsavgränsning .....</b>	<b>28</b>
5.2.1	Vad kan Svanenmärkas? .....	28
5.2.2	Vem kan vara licensinnehavare? .....	35
<b>5.3</b>	<b>Kommentarer till de individuella kraven .....</b>	<b>36</b>
5.3.1	Krav kapitel 1 Allmänt .....	36
5.3.2	Krav kapitel 2 Klimat- och effektivitetskrav .....	39
5.3.3	Krav kapitel 3 Sociala krav .....	67
5.3.4	Krav i kapitel 4 Avtal mellan transportör och e-handeln .....	72
5.3.5	Krav i kapitel 5 Informationskrav .....	81
5.3.6	Krav i kapitel 6 Upprätthållande av licens .....	83
5.3.7	Definitioner och begrepp .....	84

# 1 Sammanfattning

Förslaget till kriterier för Svanenmärkt e-handelstransport var på remiss under perioden 1 juni till och med 31 augusti. Totalt inkom 31 remissvar där majoriteten stödde förslaget i kombination med att remissinstanserna gav värdefulla kommentarer. I kapitel 3 redovisas den landsvisa fördelningen av remissvar. Under hösten har även möten hållits med transport och logistikföretag och andra viktiga intressenter som gett ytterligare inspel till arbetet.

Ni är många som har bidraget till arbetet och Nordisk Miljömärkning riktar ett uppriktigt tack till er alla!

De viktigaste förändringarna som gjorts efter remiss beskrivs nedan.

Kravet på *Konsumentlöfte om leveranstid* var det enskilda krav som fick flest remisskommentarer där i princip samtliga inte såg kopplingen mellan ett löfte om lite längre leveranstid och förutsättningar för en ökad hållbarhet. Kravet har därför gjorts om och innebär nu istället att alla leveranser som utlovas att ske kalenderdagen efter beställning eller senare kan Svanenmärkas. Det finns dock en möjlighet att ändå Svanenmärka leveranser som utlovas samma kalenderdag under förutsättning att dessa kan bevisa att de både är väldigt snabba och hållbara. Detta sker genom att last mile transporterna i nätverket utförs av el eller muskelkraft.

Kravet om *incitament för att minska luft i förpackningar* har ändrats till att det ska vara uppfyllt senast 12 månader efter att licens har beviljats.

Kravet på *fordonsinköp* har justerat så att även beställda och delbetalade fordon som ännu inte levererats får medräknats vilket branschen upplevt som positivt. Kravnivåer för lätta fordon har sänkts en aning. Kravet på nyinköp av tunga fordon har blivit ett stegvis ökande krav med en lägre ingångsnivå (10 %) som den första januari 2025 ökas upp till 20 % som var remissförslaget.

Det har skapats en koppling mellan kravet på *andel förnybar energi* och *energieffektivitet i transportnätverket*. Den som kan uppvisa en mycket hög effektivitet (30 % bättre än gränsvärdet i Svanens krav) får uppnå 10 procentenheter lägre kravgräns i andel förnybar energi. Kravnivåerna för andel förnybar energi kvarstår efter remiss medan gränsvärdet för energieffektivitet har skärpts.

Det krav som innehåller *olika valbara åtgärder* är relativt oförändrat efter remiss. Ett tillägg som gjorts är att företagets ledningsbeslut om intermodala transporter måste utvärderas årligen. Syftet är att sätta ljus på betydelsen av att löpande utvärdera möjligheter till att lägga över gods på tåg.

Krav på *arbetsvillkor för anställda* (hos licensansökaren och hos underleverantörer) har utvecklats rejält efter remiss för Norge. Orsaken är en oreglerad bransch med omfattande problem med kriminalitet<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen. Råd og tiltak for hovedleverandører og oppdragsgivere, juni 2022.

För att minimera risken för kriminalitet kopplat till transportverksamheten ska en licensansökare i Norge som använder underleverantörer för varubilstransporter (fordon  $\leq 3,5$  ton) arbeta igenom rapporten checklista med förebyggande åtgärder för att säkerställa att verksamheten har fungerande rutiner och kontroll på samtliga punkter. Dessutom måste licensansökare visa att underleverantörer som är enmansföretag är sk ”reelt selvstendige”.

För Danmark har kravet kompletterats med en hänvisning till särskild överenskommelse mellan arbetsmarknadens parter, för chaufförer av varubilar.

Många utcheckningslösningar i e-handeln ger mycket begränsad möjlighet till text varför det är nödvändigt att skapa en flexibilitet i kravet om *information i utcheckning*. Efter remiss består kravet av en obligatorisk och en valfri del. Det minsta som krävs är att Svanenmärket/logotypen samt orden ”Svanenmärkt leverans” syns i utcheckningen bredvid det aktuella leveransvalet. Ett tilläggskrav har skapats om information efter att leverans valts. Licensinnehavaren ska, i sin direkta kommunikation till konsument (t ex i leveransbesked), ha med en kortfattad förklaring vad Svanenmärkningen innebär. Kommunikationsriktlinjer har utarbetats som stöd för denna kommunikation.

Kravet om *prisneutralitet* mellan ut- och returtransporter har tagits bort då miljöeffekten har bedömts vara mycket begränsad.

Kravet om *sparsam körstil* har förenklats då delen om upprätthållande av sparsam körning är borttaget. Detta får endast konsekvens för chaufförer av lätta fordon eftersom yrkesbeviset som krävs för att framföra tunga fordon ändå innehåller ett krav om förnyelse vart femte år och som även omfattar sparsam körstil.

Finland klassificerar fortfarande biprodukten PFAD som en rest produkt vilket innebär att den inte blir en ILUC-råvara enligt Förnybartdirektivet (REDII). Efter remiss har det blivit tydligt att det inte är möjligt att applicera kravet om *hållbara råvaror* i Finland på grund av att det inte finns ett massbalanssystem upprättat på den finska marknaden som möjliggör att köpa PFAD-fri HVO (på massbalansnivå). För att Svanenmärkta e-handelstransporter inte ska innebära en *ökad efterfrågan* av PFAD i Finland har ett antal krav behövt anpassas. Kravet 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.

## 2 Summary

The proposal for criteria for Nordic Ecolabelled e-commerce transport was open for consultation during the period 1 June to 31 August. A total of 31 consultation responses were received where the majority supported the proposal in combination with the consultation bodies giving valuable comments. Chapter 3 reports the country-wise distribution of consultation responses. During the autumn, meetings were also held with transport and logistics companies and other important stakeholders, which gave further input to the work.

There are many of you who have contributed to the work and Nordic Ecolabelling sends a sincere thank you to all of you!

The most important changes made after referral are described below.

The requirement for a *consumer promise on delivery time* was the single requirement that received the most referral comments, where basically everyone did not see the connection between a promise of a slightly longer delivery time and the conditions for increased sustainability. The requirement has therefore been revised and now instead means that all deliveries that are promised to take place on the calendar day after ordering or later can be Swan Ecolabelled. There is, however, a possibility to still give the Nordic Ecolabel to deliveries that are promised on the same calendar day, provided that these can prove that they are both very fast and durable. This is done by the last mile transport in the network being carried out by electricity or muscle power.

The requirement for *incentives to reduce air in packaging* has been changed so that it must be fulfilled no later than 12 months after the license has been granted.

The requirement for *vehicle purchases* has been adjusted so that even ordered and partially paid vehicles that have not yet been delivered can be included, which the industry experienced as positive. Requirement levels for light vehicles have been lowered slightly. The requirement for new purchases of heavy vehicles has become a gradually increasing requirement with a lower entry level (10%) which on the first of January 2025 will be increased up to 20%, which was the recommendation.

A link has been created between the requirement for a *share of renewable energy and energy efficiency* in the transport network. Anyone who can demonstrate a very high efficiency (30% better than the limit value in the Swan's requirements) may achieve a 10-percentage point lower requirement limit in the proportion of renewable energy. The requirement levels for the share of renewable energy remain after referral, while the limit value for energy efficiency has been tightened.

The requirement that contains various *optional measures* is relatively unchanged after referral. An addition made is that the company's management decisions on intermodal transport must be evaluated annually. The purpose is to shed light on the importance of continuously evaluating opportunities to transfer goods onto trains.

Requirements for *working conditions for employees* (at the license applicant and at subcontractors) have developed significantly after referral for Norway. The reason is an unregulated industry with problems with crime connected to the transport operations. In order to minimize the risk of crime, a license applicant in Norway who uses subcontractors for van transport (vehicles  $\leq 3.5$  tons) must work through the report checklist with preventive measures to ensure that the business has functioning routines and control at all points. In addition a licence applicant must prove that subcontractors without employee are so called "reelt sevstendige". For Denmark, the requirement has been supplemented with a reference to a special agreement between the social partners, for drivers of vans.

Many checkout solutions in e-commerce offer very limited options for text, which is why it is necessary to create flexibility in the requirement for *information in checkout*. After referral, the requirement consists of a mandatory and an optional part. The minimum that is required is that the Nordic Swan label/logo and the words "Svanenmärkt delivery" are visible in the check-out next to the current delivery

selection. An additional requirement has been created regarding information after delivery is selected. The license holder must, in their direct communication to the consumer (e.g. in delivery notices), include a brief explanation of what the Swan label means. Communication guidelines have been drawn up to support this communication.

The requirement for *price neutrality* between outgoing and return transport has been removed as the environmental effect has been assessed to be very limited.

The requirement for *eco driving* has been simplified as the part about maintaining eco driving has been removed. This only has consequences for drivers of light vehicles because the professional license required to drive heavy vehicles still contains a requirement for renewal every five years and which also includes economical driving style.

Finland still classifies the by-product PFAD as a residual product, which means that it does not become an ILUC raw material according to the Renewables Directive (REDII). After consultation, it has become clear that it is not possible to apply the requirement for sustainable raw materials in Finland due to the fact that there is no mass balance system established on the Finnish market that enables the purchase of PFAD-free HVO (at mass balance level). In order for Nordic Ecolabelled e-commerce transport not to lead to an increased demand for PFAD in Finland, a number of requirements have had to be adapted. The Renewable energy requirement does not apply to Finnish companies. This is compensated by the fact that the levels in requirements O3, O4 and O7 have been adapted to be driving under Finnish conditions. Consideration has been given, among other things, to the fact that the infrastructure for electric and gas vehicles is less developed in Finland compared to the rest of the Nordic countries.

### 3 Om remissen

Nordisk Miljömärkning har under en tid utvecklat kriterier den helt nya produktgruppen Svanenmärkta e-handelstransporter. Arbetet har föregåtts av en förstudie. Under våren 2022 har även en större nordisk beteendestudie genomförts med kvalitativa och kvantitativa undersökningar som gett bra inspel till kriterierna.

Under både förstudie- och kriterieutvecklingsarbetet har ett stort antal enskilda möten hållits med transportföretag i Norden. Utöver detta har dialog haft med olika experter inom drivmedel, arbetsrättsliga villkor och trafiksäkerhet. I tillägg har svenska Energimyndighetens forum för märkning av godstransporter och e-handelstransporter varit värdefullt för förankring av arbetet.

Förslaget till kriterier för Svanenmärkt e-handelstransport var på remiss under perioden 1 juni till och med 31 augusti. Totalt hölls två remisswebbinarier för intressenter, ett i juni på svenska och ett i augusti på engelska.

I remissen önskades särskilt kommentarer på följande:

- E-handelstransporter och transporter av annat gods (stycke- och partigods) transporteras mer eller mindre integrerat. I bilaga 3 finns de

allokeringsprinciper som ska användas för att så långt möjligt särskilja e-handelstransporterna.

- Vissa krav behöver differentieras beroende på nationell täckning. Att leverera i glesbygd och i nordliga delar innebär större utmaningar vad gäller elektrifiering och förnybara drivmedel. Därför anger bland annat krav O11 olika gränsvärden beroende på täckning av landet.
- Ett enkelt beräkningsverktyg har tagits fram, STEP, där drivmedelsvolym (på komponentnivå), antal sändningar samt värde på e-handelsleveransernas genomsnittliga fraktdragande vikt matas in vid ansökningstillfället och därefter årligen. STEP används för att visa kravuppfyllnad av krav O5-O7 och i bilaga 2 finns instruktioner och regler för användande. Nordisk Miljömärkning ser mycket gärna att remissvar lämnas även på på beräkningsverktyget STEP och bilaga 2.
- Förnybara drivmedel ska vara tillverkade av hållbar råvara, se krav O8, och palmolja och PFAD utesluts därför per idag. PFAD från palmoljeproduktion bedöms som en restprodukt av finska myndigheter. Det betyder att i Finland kan biodiesel (inklusive låginblandning i fossil diesel) innehålla PFAD i större utsträckning. Kommenterar både på kravet och hur det bör dokumenteras önskas särskilt.
- Även om Svanenmärket är mycket välkänt bland konsumenter i Norden ska märket i checkouten följas av en kort definition och förklaring av vad en Svanenmärkt e-handelsleverans innebär, se krav O19.

## 4 Sammanställning av inkomna svar

Totalt inkom 31 remissvar fördelat enligt följande.

Tabell 1: Sammanställning

Land	A. Bara kommentarer.	B. Stöder förslaget.	C. Stöder förslaget med kommentarer.	D. Avstår från yttrande.	E. Förkastar förslaget med motivering.	Totalt
Danmark	4					4
Finland	1		1			2
Sverige	4	1	12		1	18
Norge	3		1			4
Nordiskt koordinerade			3			3
Island	Deltog inte i remissen					
<b>Totalt</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>17</b>		<b>1</b>	<b>31</b>

**Tabell 2: Danska remissvar**

Remissinstans	A. Bara kommentarer.	B. Stöder förslaget.	C. Stöder förslaget med kommentarer.	D. Avstår från yttrande.	E. Förkastar förslaget med motivering.
Dansk Erhverv	X				
Færdselsstyrelsen	X				
Miljøministeriet	X				
German European Association of Residential Parcel Box Manufacturers	X				
<b>Σ Danska svar: 4</b>					

**Tabell 3: Finska remissvar**

Remissinstans	A. Bara kommentarer.	B. Stöder förslaget.	C. Stöder förslaget med kommentarer.	D. Avstår från yttrande.	E. Förkastar förslaget med motivering.
Finnish Transport and Logistics SKAL			X		
POSTI	X				
<b>Σ Finska svar: 2</b>					

**Tabell 4: Svenska remissvar**

Remissinstans	A. Bara kommentarer.	B. Stöder förslaget.	C. Stöder förslaget med kommentarer.	D. Avstår från yttrande.	E. Förkastar förslaget med motivering.
Amazon			X		
BEST					X
BioDriv Öst			X		
City Mail			X		
DHL Freight			X		
Fair Transport			X		
Haypp Group			X		
Instabox			X		
Konsumentverket	X				
Lyko			X		
Naturskyddsföreningen			X		
nShift			X		
Skrym			X		
Svensk Handel			X		
Svenska Transportarbetarförbundet		X			
Systembolaget	X				
Tåg företagen	X				
Upphandlingsmyndigheten	X				
<b>Σ Svenska svar: 18</b>					



**Tabell 5: Norska remissvar**

Remiss-instans	A. Bara kommentarer.	B. Stöder förslaget.	C. Stöder förslaget med kommentarer.	D. Avstår från yttrande.	E. Förförkastar förslaget med motivering.
Caspersen (TØI)			X		
Fellesforbundet	X				
Handel og kontor	X				
Standard Norge	X				
<b>Σ Norska svar: 4</b>					

**Tabell 6: Nordiskt koordinerade remissvar**

Remiss-instans	A. Bara kommentarer.	B. Stöder förslaget.	C. Stöder förslaget med kommentarer.	D. Avstår från yttrande.	E. Förförkastar förslaget med motivering.
PostNord Group			X		
Bring Posten Norge			X		
Elkjøp Elgiganten			X		
<b>Σ Nordiskt koordinerade svar: 3</b>					

## 5 Kommentarer till kriterierna, i detalj

### 5.1 Generella kommentarer

#### *Bring/Posten Norge*

Det är väldigt bra att det arbetas med, samt utvecklas en Svanenmärkning för e-handelstransporter. Framst för att Svanen är en märkning som konsumenterna är bekanta med sen tidigare. Något som vi har uppmärksammat är att det är en relativt komplex remiss, det skulle även underlätta om den fanns på samtliga nordiska språk som remissen berör.

Kraven som remissen tar upp kan ibland uppfattas som svåra att förstå. Ytterligare så tror vi att märkningen kommer att innebära mycket administrativt arbete vilket försvårar för de som vill implementera märkningen. Vi har även uppmärksammat att det i remissen finns en del krav som vi själva har svårt att påverka. Detta berör främst krav om förpackning samt reklamation (se nedan för förtydligande).

#### **City Mail**

CityMail stöttar initiativet att ta fram en trovärdig miljömärkning för transporten av de varor som köps på internet. De områden vi anser vara viktigast är energieffektivitet, energikälla och social hållbarhet och dessa tre områden hanteras också i det remitterade förslaget. Dock uppfattar vi det remitterade förslaget som onödigt komplicerat och i vissa fall även kontraproduktivt.

#### *Nordisk Miljömärknings kommentar:*

Även om en av målsättningarna med projektet har varit att begränsa komplexiteten är det ofrånkomligt som holistiskt, livscykelbaserad märkning att kriterierna får en viss komplexitet. Efter remiss har kravet på prisneutralitet tagit bort. Krav på konsumentlöfte förändras/förenklas. Krav om fraktdragande vikt gäller endast nytecknade avtal.

#### **PostNord Group**

As the largest provider of parcel and logistic services in the Nordic region, PostNord Group recognises the need to accelerate the transition of the transport and logistics sector to the low carbon economy. And as we see the growth of e-commerce, we also recognise the need to focus efforts to minimize the negative consequences to people and the planet. Therefore, we are very positive towards this initiative by Nordic Ecolabelling to establish criteria for a Nordic Swan Ecolabel for e-commerce logistics. We applaud the intentions of the standard that seek to streamline requirements across the value chain.

However, we have some key remarks that we believe Nordic Swan must take into consideration when reviewing this proposal:

- The licensee's ability to control or have significant influence over its subcontractors. As in any other business, you have control over your own operations, some influence over your first-tier suppliers and then the influence diminishes as you move further back or forward in the value chain. We think that this is not taken into consideration in the proposed standard.

- Some requirements are in control of the e-commerce retailer where the licence holder would have little or no influence. The way the transport market works today, expecting total control of subcontractors is also not realistic. In Europe alone there is a shortage of at least 500' trucks and drivers (in Sweden a shortage of between 10' and 100' trucks and drivers).
- When it comes to influencing subcontractors, we suggest that you focus on systems and procedures to improve the performance and compliance of subcontractors, to harmonize with how companies work with their supply chain. The principle of continuous improvement should be at the forefront when phrasing the requirements.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

The basic principle that the requirements apply to both the licensee's own operations and their subcontractors that are part of the Nordic Ecolabelled transport network is central and does not change. However, it has been clarified that the requirements and control apply to the subcontractors who are contractual parties to the license holder, i.e. direct suppliers/tier 1 suppliers.

**PostNord Group**

The requirements should focus on what is required, as a whole, to keep the results in the STEP Tool green rather than being too specific on the different requirements. Hence, focus should be on limiting the total climate impact and social impact rather than making it very difficult and costly to fulfil that one requirement. The wording of the requirement should also be in line with how to control /report the fulfilment of the requirement.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

The Nordic Ecolabel does not cover the company's entire transport operations, but the e-commerce transport service.

**PostNord Group**

Another issue is the focusing on individual vehicles. Instead, the standard should focus on the total carbon footprint and proof of improvements, as well as procedures for improved social performance.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Basically, specific requirements are not placed on individual vehicles but on a percentage of the fleet. Then we set more specific requirements regarding the purchase of vehicles..

**Elkjop Elgiganten**

Vi synes det er mye som er meget bra her, og ikke minst fokus rundt både miljøfaktorer men også for tryggheten for transportselskapene vedrørende avtaler.

Som en stor aktør innenfor elektronikk så håndterer vi ulike typer av varer. Med dette mener vi både mindre varer så som telefoner, men også hvitevarer. Dette er to varegrupper som krever ulik håndtering og dermed ulik transport til kunden. Innenfor «small box» segmentet så har mange av Last Mile aktørene kommet langt hva gjelder bilpark samt også med samkjøringer. For «big box» (hvitevarer) så er dagens bilpark mer vanskelig å få tak i nok kjøretøy som kan ta tung last, men også kapasitet på det som fins på markedet i dag med å kjøre tyngre varer. Så vårt

innspill er da koblet til at dette burde ses som ulike varegrupper, da vi leser deres dokument at kraven gjelder uansett type produkter. Og det kan til tider være vanskelig da forutsetningene i dag er veldig ulik.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar***

På ett övergripande plan har vi tagit hänsyn till storleken på paketen då vi anpassar kraven rörande fossilfrihet och energieffektivitet till den genomsnittliga volymvikten för respektive licensinnehavare. Detta gör att om antalet vitvarutransporter ökar så höjs gränsvärdet för energieffektivitet.

Vad gäller krav på fordonsflotta så ställs olika krav på lätt respektive tunga fordon så om Elgiganten kör mer tunga vitvaror så har dessa lastbilar ett lägre krav rörande andelen som ska drivas med gas, vätgas, el eller ED95. Det vore orimligt att anpassa kriterierna till olika produktkategorier för alla olika produktkategorier som finns.

### **Elkjop Elgiganten**

Som Retailaktør i dag så kjøper vi de fleste transporttjenestene i dag, men vi utfører også noe selv med egne biler. Men vi ser nok «deres» miljøkrav rettet til transportører og ikke noe som direkte påfaller egen drift, men krav som vi kan nytte mot våre underleverandører på hvordan man sammen kan oppnå en grønnere profil.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Tanken med Svanen är att använda Svanen som ett stöd vid kravställande på transportleverantörer.

### **Amazon**

Klimatförändringarna är allvarliga, och åtgärder krävs både från den privata och offentliga sektorn. Vi är väl medvetna om att vår storlek och betydelse kommer med ett brett ansvar. Därför har Amazon skapat The Climate Pledge, ett åtagande för att nå nettonollutsläpp senast 2040, tio år tidigare än Parisavtalets mål. Vi håller kursen mot målet att driva våra verksamheter med 100 procent förnybar energi år 2025, fem år tidigare än vårt ursprungliga mål på 2030. Amazon har dessutom beställt fler än 100 000 eldrivna leveransfordon, den största ordern någonsin av den typen av fordon. Under 2021 levererades över 100 miljoner paket direkt till våra kunder runt om i Europa av en flotta på över 3 000 elbilar och andra utsläppsfria fordon, och i mars 2022 blev fem eldrivna tunga lastbilar (Heavy Goods Vehicles) med en totalvikt på max 40 ton del av vår fordonsflotta vilka ersätter dieseldrivna motsvarigheter och förhindrar på så sätt utsläpp av uppskattningsvis 170 ton koldioxidekvivalenter.

Mot bakgrund av våra initiativ och ambitioner inom hållbarhetsområdet välkomnar vi intentionen bakom kriterierna till Svanenmärkta e-handelstransporter, vilka berör både miljömässig och social hållbarhet. I framtiden skulle vi se positivt på en utvidgning av möjligheten att bli licenstagare, istället för att denna begränsas till företag som har "spedition/transport/post/bud eller liknande som sin kärnverksamhet" (s. 7). Nya affärsmodeller och erbjudanden utvecklas snabbt inom e-handel. Att göra det möjligt för fler att bli licenstagare skulle därför kunna bidra till innovation, och i slutändan gynna både kunden och klimatet.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Om Amazon bildar ett transportbolag i något av de nordiska länderna som är en egen juridisk enhet så är det inget som hindrar dem att ansöka om licens för detta transportbolag. Om det i framtiden blir aktuellt att utveckla en Svanenmärkning för e-handelsbutiker så kan Amazons e-handel bli en licensinnehavare, men de finns idag inga beslut eller ett pågående arbete kring detta.

**Best Transport**

Beklagligt nog är inte presenterade kriterier anpassad för de transporter som de avser. De är anpassade för de transporter som utförs av nationella transportörer som kan ha stor fördel av de lättnader deras totala volymer ger och den felaktiga uppfattningen att deras långsamma distribution skulle vara mer miljövänlig för att den leder till synergier vilket i vissa fall kan stämma i glesbygd men i den delen av landet där flest transporter sker är påverkansmöjligheten tiden ger för samlastning inget som ger den effekt som avses.

De linehaul transporter som tillkommer utifrån deras terminalers placering leder till att gods förflyttas onödiga sträckor som hade undvikits med en annan typ av distribution.

Vi är oroad över den tondövhets som visats i framtagnandet av dessa kriterier och öviljan att diskutera alternativa lösningar samt de transporter som behöver ställas om dvs de som konsumenterna främst vill nyttja. Vi är dock positiva till kraven på social hållbarhet men saknar kriterier för ekonomisk hållbarhet så vi säkerställer en sund konkurrens och undviker prisdumpning.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kravet som Best kritiserar är kravet om snabbaste konsumentlöfte i check outen. Detta har ändrats efter remiss, se vidare krav O16 i denna remissammanställning.

**BioDriv Öst**

Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

Vi ser positivt på att Svanen reviderar riktlinjerna för miljömärkning av e-handelstransporter och anser att de till övervägande del är väl utformade och ändamålsenliga. Vi har dock två invändningar, varav den andra är av störst vikt.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi tackar för er kommentar och besvarar era två invändningar vid respektive krav senare i denna remissammanställning.

**CityMail**

CityMail som enbart hanterar mindre paket som utgör 75 % av alla paket på marknaden gynnas inte av att vi befinner oss hushållsnära geografiskt och på så vis kan leverera med icke el-assisterade cyklat där vi dessutom låter våra paket samåka med post vi delar ut. Det känns helt enkelt inte rimligt att detta inte ska premieras.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Möjligen baseras er remisskommentar på ett missförstånd? Er verksamhet gynnas genom att den har låg energianvändning per sändning

**DHL Freight (Sweden) AB**

DHL Freight (Sweden AB, (hädanefter enbart DHL) ställer sig positiva till en Svanenmärkning av E handelstransporter i allmänhet och förstår och stöttar ambitionen att förenkla hållbara transportval för slutkonsumenten.

DHL ställer oss positiva till att Svanen tar ett större perspektiv än den rent miljömässiga och därmed breddar kraven med fler hållbarhetsperspektiv.

Generellt gäller både för lätta (och särskilt för de tunga fordonen) att investeringar i laddstationer måste vara ekonomiskt försvarbara. (Ekonomi är ju ett av de tre officiellt vedertagna hållbarhetskriterierna). Detta krav riskerar att suboptimera investeringar som har för avsikt att sänka klimatutsläppen. Företag bör alltid motiveras att investera där hållbarhetseffekterna av dessa är som störst, vilket i första hand är de tunga transportfordonen eller där laddplatser kan nyttjas så optimalt som möjligt. Detta krav riskerar även att försena investeringar då företag i stället kan välja att fortsätta att använda äldre fordon för att de inte når upp till detta krav.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kravet på nyinköp av fordon har lättats och förändrats efter remiss, både vad gäller lätta och tunga fordon.

**DHL Freight (Sweden) AB**

Remissen gör under rubriken; O8 Hållbara råvaror/drivmedel gällande att man får använda biobränslen som klarar RED direktivet förutom Palmolja och PFAD men man begränsar även användningen av flera andra tekniker då man i övrigt endast talar om el vätgas. Exempelvis bör ED95 kunna användas även i nya fordon. I vissa fall vill remissen begränsa användningen av teknik i nya fordon. DHL frågar sig vad anledningen är till detta. Det både finns och forskas en hel del på nya mer hållbara biobränslen som kan komma att bli användbara för e- handelstransporter framöver. Vår fråga är därför varför kriterierna ska begränsa teknikutvecklingen. Att e-handelstransporterna på sikt behöver bli helt emissionsfria är självklart och kraven bör av den anledningen skärpas allt eftersom ny hållbar teknik lanseras. Som skrivningen ser ut i remissförslaget gynnas och premieras vissa företag som har möjlighet att använda viss teknik, vilket en Svanenmärkning inte bör syfta till. En märkning bör vara teknikneutral och uppmuntra till hållbar teknikutveckling enligt vår bedömning.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vår bedömning är det långsiktigt hållbara alternativet är eldrivna med batteri eller vätgas som energikälla samt biogas. Drivmedlet ED95 ingår i kravet om befintligt fordonsflotta men är ingen teknik som vi ser är stor vid nyanskaffning.

Kraven om förnybar energi och klimatpåverkan gynnas av alla fossilfria alternativ men när det gäller inköp vill vi se långsiktigt hållbara inköpsbeslut.

## Haypp Group

Haypp Group välkomnar Nordisk Miljömärknings initiativ att skapa en hållbarhetsmärkning för e-handelstransporter. Haypp Group tackar för möjligheten att svara på denna remiss. För ett åstadkomma en förändring i hur vi idag handlar och betar oss, är det centralt att inkludera e-handelskonsumenten. För att uppnå ett mer hållbart köpbeteende behöver konsumenten få tydligare vägledning vilken går längre och bredare än vad den enskilda e-handlaren kan åstadkomma. En Svanenmärkning är ett trovärdigt och tydligt verktyg i den strävan.

Bland de kriterier som föreslagits i remissen är det tydligt att Nordisk Miljömärkning haft en ambitiös ansats för att försöka nå flera delar. Samtidigt är det svårt att få ett heltäckande och tydligt helhetsgrepp kring e-handelstransporter. Att andra märkningar av transporter i värdekedjan, såsom Fair Transport, har ingått i arbetet är bra. Leveranser inom e-handeln kan inte behandlas separat, utan är en del av hela samhällets transportinfrastruktur.

Haypp Groups målbild för en hållbar e-handel innefattar mer än den enskilda förpackningens resa i transportsystemet. En viktig del är att arbeta med hur antalet transporter kan minskas i sektorn parallellt med tillväxtökning, vilket är en optimering och effektivisering som de föreslagna kriterierna delvis missar.

Förutsatt förslaget fokusering på den enskilda transporten är det naturligt och lämpligast att se transportörerna som licensinnehavaren. Flera av de föreslagna kraven är mer teknisk karaktär och därmed inriktad på de aktörer som är verksamma i transportsektorn, varför Haypp Group väljer att inte kommentera detta utan istället fokuserar på delar som har direkt koppling till Haypp Groups kärnverksamhet som e-handlare.

Utifrån Haypp Groups perspektiv och erfarenhet finns det vissa delar i de föreslagna kriterierna som behöver revideras något i syfte att vara praktiskt gångbara.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Detta hanteras i kriterierna genom energieffektiviteten (O6) förbättras då transporter tas bort och volymen ökar samt klimatprestanda (O7) som måste förbättras trots volymtillväxt.

Vi tackar för er kommentar och hoppas att de delar som ni ser behöver justeras är de krav som har förändrats efter remiss.

### **Instabox**

Till att börja med så ser vi ett stort behov av en miljörelaterad märkning från en trovärdig aktör som Svanen, då det idag är svårt för konsumenter att utvärdera olika alternativ för e-handelstransporter från en miljösynvinkel. Det är komplexa system och många faktorer som behöver tas i beaktning inom logistik, och det är inte rimligt att den utbildningsbördan ligger på varje enskild individ. Idag finns det också många begrepp, ibland med olika definitioner, som florerar i e-handelskassor och andra sammanhang som ytterligare förvirrar. Därför kan en svanenmärkning underlätta för konsumenter att göra bättre val. Vi ställer oss bakom detta arbete med att ta fram en märkning som kan leda till mer miljömedvetna val och därför också mer hållbar konsumtion.

Sammanfattningsvis så är vi starkt stödande till syftet med denna Svanenmärkning och vi ser att det kan ha en stor positiv påverkan på konsumentval om det görs rätt. Vi lämnar starka förbehåll till framförallt kriterium O16, då vi anser att man fokuserar på helt fel aspekter med detta kriterium.

Fokus på kraven bör ligga på att säkerställa en så hög energieffektivitet, resurseffektivitet och förnybar energiförsörjning som möjligt. Man bör inte bestraffa moderna lösningar, aspekter som inte har en direkt påverkan på klimatprestanda, eller lägga fokus på områden som är väldigt beroende av annat än transporten i sig. Snarare kan man istället skärpa de direkta miljökraven ytterligare för att säkerställa att licensinnehavare faktiskt ligger längst fram i branschen vad gäller miljöprestanda. Då premierar man också alla aktörer, oavsett licensinnehavare eller ej, att arbeta åt rätt håll, med fokus på hur man kan modernisera sin flotta, sin energiförsörjning, och generella effektivitet i systemet - inte fokus på hur man kan vara långsam och oförutseende i sin transport.

Det borde alltså inte handla om att agera motkraft mot snabba leveranser, utan man borde istället vilja agera motkraft mot ineffektiva system och resursslöseri.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Krav O16 om Konsumentlöfte om snabbhet har ändrats efter remiss, se vidare under detta krav i remissammanställningen.

**Konsumentverket**

Konsumentverket begränsar sitt yttrande till att beakta konsumenternas beteenden, behov av information och de marknadsrättsliga kraven. Med den utgångspunkten vill vi betona vikten av att konsumenter måste ges goda förutsättningar att göra hållbara val. För att hållbar konsumtion ska bli enklare är det viktigt att miljöpåståenden uppställer höga krav på produkters miljöegenskaper, att de är rättvisande och preciserade.

Miljömärkningen Svanen har funnits länge och känns förmodligen igen av många konsumenter och kan därmed ha en stor påverkan på konsumenters val. Det är angeläget att de kriterier som ställs för att en produkt ska erhålla certifieringen är högt ställda och att produktens miljöfördelar framgår i direkt anslutning till märket.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Ja, det stämmer att Svanen är ett välkänt och väletablerat robust märkningssystem i Norden. Detta är grunden till att kravet på information i checkout har ändrats efter remiss, se vidare krav O19.

**Lyko**

Lyko är positiva till arbetet med hållbarare leveranser och har deltagit i förarbetet till remissen. Vi tycker det dock är tråkigt att vår feedback inte hörtsammats gällande O16 trots upprepade diskussioner i ämnet.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Krav O16 om Konsumentlöfte om snabbhet har ändrats efter remiss, se vidare under detta krav i remissammanställningen.



## **Naturskyddsföreningen**

Vi välkomnar er kommande märkning av e-handelstransporter och anser att kriterierna överlag är väl genomarbetade. Vi har följt arbetsprocessen och ser inte att vi har så mycket ytterligare att tillföra.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi vill passa på att tacka för det fina samarbete som vi två miljömärkningar haft tillsammans med Fair Transport i vår strävan att harmonisera krav.

## **nShift**

nShift ser positivt på att det kommer en miljöcertifiering av E-handelstransporter och ser fram emot att göra Svanenmärkningen tillgänglig i t ex vår fraktcheckout och appen ”Mina Paket”. I vårt remissvar vill vi lyfta fram några krav i certifieringen som skulle kunna utformas annorlunda.

nShift ser det som kriterier som skall verka för att nå minskade utsläpp behöver en tydligare koppling till antalet körda kilometer, förbättrat nyttjande av transportkapacitet och en uppföljning av ökad fyllnadsgrad i transportörernas leveransflöden.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Detta är bra faktorer att komplettera märkningen med men när vi intervjuat transportföretag har det visat sig vara svårt att få fram dessa uppgifter. Inte minst fyllnadsgrad. Vi har medvetet valt att relatera energianvändning till antalet sändningar i stället för körda kilometer då det senare skulle missgynna de aktörer som har ett stort transportarbete i glesbygd.

## **Skrym**

Norden är ett av få områden i världen där det finns miljömärkningar som tas på allvar. Främst av dessa är Svanenmärkningen. Detta gör att det finns ett större samhällsintresse i att se till att konsumenters förtroende inte urholkas av otydlighet eller ogenomtänkta förslag. Skrym är av uppfattningen att förslaget i nuvarande form riskerar att göra just detta.

Eftersom märkningen inte tar hänsyn till några parametrar kopplat till en individuell order så uppstår nämligen en risk att de fraktalternativ som presenteras som svanenmärkta inte är de fraktalternativ med lägst miljöpåverkan. Denna förvirring kan i längden skada både förtroendet för Svanen som transportmärkning och miljömärkningar överlag.

Vår farhåga är att man i ambitionen att få ut en märkning har gått branschen tillmötes på alldeles för många områden, såsom att prissättningskraven på frakt som går i brevflöden ska undantas från förslaget annars gällande krav på prismodell. Vid upprepade tillfällen i både remissdokument och bakgrundsdokument redogörs prioriteringar av att göra det enkelt för transportörer genom att minimera mängden administrativt arbete som behövs för märkningen.

Vi ser dock att förslaget är ett viktigt första steg mot att digitalisera branschens arbete med utsläpp och standardisera alltmer arbete i enlighet med GLEC.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning inser också vikten av att skapa ekonomiska incitament för att minska luften i alla paket, även de som går i brevflödet. Om vi skulle ställa krav på varje order så skulle inte transportörerna idag kunna redovisa detta och då ger inte märkningen någon effekt. Med transportörer som tilltänkta licensinnehavare så är det viktigt att dessa aktörer har rådighet över de krav som ställs.

### **Svensk Handel**

*Svensk Handel välkomnar Nordisk Miljömärknings initiativ att skapa en märkning för hållbara e-handelstransporter. Att använda märkning som ett sätt att vägleda konsumenten mot ett mer hållbart köpbeteende är ett bra verktyg och handeln har god erfarenhet av detta. Det är samtidigt viktigt att märkningen är trovärdig och verkligen bidrar till målet man har med den. Svanenmärket och de redan upprättade certifieringarna uppfyller mycket väl dessa kriterier.*

När man ska införa en märkning är det viktigt att inte generalisera utan grunda alla ställningstaganden och kriterier på underbyggda fakta. Det är tydligt att Nordisk Miljömärkning haft den ambitionen med den här revideringen, men Svensk Handel anser att vissa delar av förslaget behöver justeras för att de ska ändamålsenliga

Det är välkommet att Nordisk Miljömärkning haft som mål att harmonisera med andra hållbarhetsmärkningar som Fair Transport. Det är också glädjande att notera att Svensk Handel och Svensk Digital Handels branschöverenskommelse beaktats i bakgrundsdokumentet (5.1).

Det är viktigt att kriterierna utformas så att inte e-handelsleveranser ses som ett slutet system utan en del av hela transportinfrastrukturen. Som det konstateras i kriterieutkastet kan dessa ske tillsammans med andra typer godsleveranser, vilket effektiviserar transporten ytterligare.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er kommentar och passar på att informera om att krav O16 om Konsumentlöfte om snabbhet har ändrats efter remiss, se vidare under detta krav i remissammanställningen.

### **Svenska Transportarbetareförbundet**

Svenska Transportarbetareförbundet anser att kriterierna i märkningen är precis vad e-handeln behöver för att bli hållbar. Kriterierna tar ett holistiskt grepp om hållbarhet och bidrar på så sätt till flera av Agenda 2030s mål, som till exempel mål 8, 10, 11, 12 och 13. Förbundet ser att märkningen har förmågan att knuffa e-handels logistikled i en hållbar riktning. *Genom att inkludera sociala villkor, vilket är en del i att skapa en hållbar utveckling, bidrar Svanens märkning till sund konkurrens och ett minskat mänskligt lidande.*

Genom att ställa krav på marknadsmässiga löner och villkor skapas förutsättningarna till en sund konkurrens bland marknadens aktörer. Lönedumpningen kan få ett slut och individer kan få en lön som marknadens parter har avtalat fram. Svanens krav på kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor bidrar till arbetares legitimitet på svensk arbetsmarknad. Ingen ska behöva stå utanför de rättigheter som arbetsmarknadens parter arbetat fram. *Svanens märkning kan på så sätt minska klimatpåverkan samtidigt som sociala villkor förbättras och upprätthålls.*

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er kommentar och för den goda hjälp vi fått under utvecklandet av de sociala kraven.

**Tåg företagen**

Inom Norden, inte minst Sverige, transporteras den absoluta majoriteten av e-handelsgodset med lastbil. Svanen har därför gjort bedömningen att det är mest relevant att ställa miljö- och klimatkrav på vägtransporter och drivmedel. Vi noterar att det övergripande fokuset ligger på effektivisering av vägtransporten och inte på ökad transporteffektivitet.

En del varor skickas som varubrev och då transporteras dessa delvis med tåg. Dock är tåg överlag ett litet trafikslag inom e-handeln (1-3% transporteras med tåg). Det land som sticker ut i detta är dock Norge där tågtransporterna, på grund av geografiska förhållanden och vägnät, uppgår till 30-35%.

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

Svanen vill uppmuntra till att tåg och båt/fartyg används i större utsträckning. Därför presenteras strategiska överväganden som lagts in i de föreslagna kriterierna:

- Det är valfritt att räkna med energianvändning från e-handelsgodset på tåg i kravet om förnybar energi (O5) och Energieffektivitet (O6). För aktörer som skickar mycket e-handels gods på tåg kan det vara fördelaktigt att räkna med tågets energianvändning.
- Energianvändningen för fartygstransporter ingår inte i något krav.
- I tillägg finns ett valbart krav som stödjer arbete för intermodala transportlösningar.

Tåg företagen välkomnar Svanens förslag om hållbarhetsmärkning av e-handelstransporter. Det är positivt att förslaget både tar konsumenten och företagen i beaktan. För godstransporter finns redan märkningarna Bra miljöval samt Fair Transport. Dessa två hållbarhetsmärkningar berör dels alla slags transporter, dels trafiksäkerhet och arbetsmiljö. Tåg företagen anser att det presenterade förslaget om Svanenmärkning kan vara ett bra komplement till dessa.

Tåg företagen vill belysa vikten av att det Svanenmärkta alternativet hålls kostnadsfritt för att ytterligare uppmuntra konsumenten att välja detta alternativ

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi håller med om resonemanget kring prissättning men detta är samtidigt inget som vi som märkningsorganisation har styrbarhet över.

I vår kommunikation till branschen har vi hela tiden försökt vara tydliga med att de kan spela en stor roll genom sin prissättning liksom att prioritera Svanenmärkt som förvald eller högt upp bland alternativen för att öka preferensen.

## Upphandlingsmyndigheten

Upphandlingsmyndigheten yttrar sig utifrån oppdraget att utvekkla og stødja den opphandling som gjennomføres av opphandlende myndigheter og enheter samt att stødja de leverantører som deltar i sådan opphandling.

Upphandlingsmyndigheten stødjer forslaget av kriterier for e-handelstransporter. Upphandlingsmyndigheten er positive till kraven om e-handelstransporter som tar ett sammanhållet grepp om transporter som sker i forutbestemt transportslinga. Att kunna ställa krav på transporterna som funksjonskrav er bra då suboptimering kan undvikas. Ett annars vanlig forrekommande krav om eldrift eller en specifik Euroklass kan medfora att gods lastas av mitt i transportstrækkan for att tillgodose specifikke krav.

Idag sker mange forandringar inom transportsektorn. Drivmedelskostnaderna har øket og reglering med reduktionsplikten har medfora att en større andel rena biodrivmedel anvendes. Vilket kan innebære att det blir brist på de høginblandede rena biodrivmedel som tillexempel HVO100.

Att kraven er forenlige med transportforetagens eget initiativ Fair Transport samt Bra Miljøval Godstransporter 2022 er positivt og kommer att minske rapporteringsbørdan samt kostnaderna for leverantørerne men även gør det lettere att forstå kraven.

Det er möjligt att hænvisa till en viss mærkning enligt 9 kap. 12-15 §§ lag (2016:1145) om offentlig opphandling (LOU). Dette får göras om:

1. kraven for mærkningen endast rör kriterier som har anknytning till det som ska anskaffas,
2. kraven for mærkningen er læmplige for att definiera egenskaperna hos den vara, tjenst eller byggetrepreneur som ska anskaffas,
3. kraven for mærkningen grundas på objektivt kontrollerbare og icke-diskriminerande kriterier,
4. mærkningen har antagits genom ett øppet og transparent forfarande i vilket samtliga berørde kan delta,
5. mærkningen er tillgænglig for alle berørde, og
6. kraven for mærkningen har faststøllts av ett organ som den som ansøker om mærkningen inte har ett avgørande inflytande øver.

Nordisk Miljømærkning kan gå igemom miljømærkningskriterierne som ingår i den aktuelle mærkningen for att sækerstølla att de oppfyller forutsætningarna. Det kan underlætta for opphandlende myndigheter, sàsom kommuner eller regioner, att anvende mærkning vid opphandling.

### ***Nordisk Miljømærknings kommentar:***

Nordisk Miljømærkning takkar for er kommentar.

### **Elise Caspersen Forsker II v/TØI , privatperson**

Dette er et veldig godt initiativ og jeg ser frem til å følge arbeidet deres videre. Forbrukere er opptatte av miljøvennlig transport fra netthandel, men ender ofte opp med å prioritere/velge leveringsløsning basert på leveringstid og pris. Samtidig viser mange studier at når leveringstid og pris passer med forbrukers behov spiller andre deler av transporten en mindre rolle. Videre virker det å være flere som ikke bryr seg så mye om hvordan transporten foregår, så lenge varene kommer frem innen rimelig tid. Mitt forslag er å vurdere om man skal sette krav til at forbrukere tilbys den svanemerkede leveringen (gitt at denne har rimelig leveringsintervall (et sted

mellom 1-5 dager) og lav pris) som standardvalg ved utsjekk. De som ønsker kort leveringstid eller andre tilpasninger som gjør transporten mindre miljøvennlig enn standardalternativet kan få muligheten til å velge dette mot et pristillegg.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning håller med om ert resonemang, men detta styrs helt av e-handlere som inte är de kommande licensinnehavarna. Det vi som miljömärkning kan göra är att i samband med lanseringen försöka påverka e-handlere att prissätta fraktalternativet på ett sätt som gynnar Svanenmärkte e-handelstransporter liksom att de prioriterar Svanenmärkt som förvald eller högt upp bland alternativerna för att öka preferensen.

### **Fellesforbundet**

Fellesforbundet er positiv til tiltak som kan framskynde den grønne omstillingen i transportbransjen, og som kan motvirke sosial dumping i bransjen. Forslag om Svanemerking av netthandelstransport vil kunne bidra til dette.

Fellesforbundet har gjennomført møte med representanter fra Nordisk Miljømerking om høringsnotatet.

Fellesforbundet er opptatt av å få til en grønn omstilling innenfor transport næringen, og å få bukt med de store problemene med sosial dumping i bransjen. Den senere tid har vist at det er spesielle utfordringer knyttet til lønns og arbeidsvilkår innen transportbransjen knyttet til økningen i hjemlevering av varer i forbindelse med e-handel.

Miljøkravene som stilles for Svanemerking av e-handels transport støttes i hovedsak av Fellesforbundet, og vil også kunne bidra til større seriøsitet hos underleverandører. Valg av fornybare, klimanøytrale drivstoffmidler må ta hensyn til regionale utfordringer og hvilke tilbud som finnes.

Vi ser det som svært positivt å fokusere på utnyttelse av lastekapasitet, og at det skal være insentiver til å gå noe vekk fra utviklingen om stadig raskere leveringstider. Fellesforbundet ser også positivt på at det er tatt hensyn til forskjellig geografi og avstandsutfordringer, herunder tilgang på alternative drivstoff. Den nødvendige grønne omstillingen avhenger av at de ansatte i næringen har anstendige og bærekraftige lønns og arbeidsvilkår.

Vi er også bekymret for adgangen til nordisk miljømerking til å drive effektiv kontroll av søknader og etterkontroll av godkjente bedrifter, da bransjen er svært utsatt og vanskelig å kontrollere for norske myndigheter og kontrollorgan. Derfor bør det kunne vurderes om eksterne aktører som Fellesforbundet og Arbeidstilsynet kan få tilgang dokumentasjonen som legges fram til Nordisk Miljømerking.

Fellesforbundet er som nevnt innledningsvis positiv til tiltaket svanemerking av e-handelstransport, og at det skal stilles sosiale krav i en slik godkjenning. Vi vil likevel uttrykke en bekymring for at det kan være vanskelig å kontrollere denne bransjen, og at det er betydelig risiko for Svanemerkets status og troverdighet.

Fellesforbundet ber om tilbakemelding fra LO på innholdet og eventuelt dialog om høringsssvar fra LO i denne saken. Fellesforbundet tar forbehold om å levere eget høringsssvar i saken.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning takker for er kommentar og for den gode dialog vi haft innan og efter remiss.

### **Handel og Kontor**

Vi trenger en reell dreining innen alle bransjer i retning bærekraft. Svanen er en etablert og svært god merkeordning, med strenge krav både til miljø og arbeidsforhold, som ettergås av en uavhengig tredjepart. Et svanemerket produkt er dermed et sikkert valg for forbrukere.

HK støtter at svanen tar inn den nye produkttypen transport av leveranser fra netthandel. Raskt økende omfang av netthandel gir behov for å jobbe helhetlig med hvordan varer leveres til kundene slik at transporten blir bærekraftig både i et sosialt og et miljømessig perspektiv.

HK har ikke vurdert enkeltsider av forslaget, men overordnet støtter vi en helhetlig tilnærming med mulighet til å differensiere kravene avhengig av de reelle mulighetene til å velge miljøvennlige alternativer i den enkelte region. Vi støtter også vurderingen om at det også må stilles krav i regioner med mindre utviklet infrastruktur. Nivået på grenseverdiene har vi ikke gått inn på.

HK er mest bekymret for at valgene vi står overfor både som arbeidstakere, arbeidsgivere og som konsumenter er for individuelle. Mens svanemerket på produsentsiden kun sikter for å nå de bedriftene som har høye ambisjoner og som vil være bransjeledende på bærekraft, blir valget på konsumentensiden å ta stilling til om de ønsker eller ikke ønsker å kjøpe et produkt eller en produkttype som de kan være sikre på at er bærekraftig. Det valget vet vi at er enklere å velge bort dersom det koster mer. Spesielt nå, med økende priser og renter, og mange arbeidstakere som har fått redusert kjøpekraft, er dette en bekymring. HK håper at Miljømerking Norge benytter de kanalene de har til å jobbe for at bærekraft skal lønne seg både for produsenter og konsumenter, som et overordnet mål, framfor å være en "luksusvare" for ressurssterke og bevisste forbrukere.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk miljømerking takker for støtten, og vil arbeide for å gjøre netthandelstransport mer miljøtilpasset samtidig som det er en overordnet målsetting at bærekraftige valg i det lange løp skal lønne seg for både produsenter og forbrukere.

### **Standard Norge**

Standard Norge har lest «Forslag til miljøkrav for svanemerking av e-handelstransport». Dette forslaget tar for seg en viktig tematikk.

Veitransport og innenlands luft- og skipsfart står for omtrent en tredel av klimautslippene i Norge. Transportsektoren står for godt over halvparten av utslippene fra det som kalles ikke kvotepliktig sektor. Langsiktig omstilling av transportsektoren er avgjørende for å nå målet om å bli et lavutslippssamfunn i 2050.

E-handelsbransjen vokser enormt over hele verden. Med flere og flere mennesker som handler daglig fra ulike e-handelssider, har netthandel blitt en blomstrende, men kompleks virksomhet med mange internasjonale aktører og komplekse

verdikjeder. For å håndtere veksten i e-handel og dens bevegelige deler, må logistikksektoren følge med.

Standard Norge er positiv til at Nordisk miljømærking jobber med å utvikle løsninger som bidrar til å redusere utslipp fra transport av leveranser fra netthandel. Standard Norge ønsker å få frem viktigheten av at denne utviklingen i størst mulig grad baserer seg på internasjonale standarder. En analyse gjennomført av Menon Economics på vegne av Regelrådet, Standard Norge og Norsk Elektroteknisk Komite (NEK) viser til at standarder sørger for samspill i systemer og verdikjeder (interoperabilitetseffekter).

Det er positivt at det i forslaget er referanse til den globale standarden ISO 14083 og den europeiske CEN 16258. ISO 14083 er godt etablert blant norske aktører og Norge har stemt positivt til denne gjennom hele utviklingsløpet av standarden. Vi vil imidlertid fremheve at det er stor aktivitet innen internasjonal standardisering som kan være relevant for alle de fem hovedområdene som det foreslåtte Svanemerket adresserer. Dette gjelder særlig miljøstandarder. Her er EUs strategiske satsing på standarder som verktøy for å nå mål i Den grønne given en viktig driver.

Standard Norge mener at kriteriene i Svanemerket kan styrkes ytterligere ved å vise til flere gjeldende internasjonale standarder. Standarder er internasjonale og utviklet i komiteer som er bredt sammensatt av ulike eksperter. Utviklingen av standarder foregår i en åpen og demokratisk prosess, av de mange for de mange, en prosess som er åpen og inkluderende, og hvor resultatet er uttrykk for aktørens konsensus om beste praksis.

Standarder er viktige instrumenter for å FN's bærekraftsmål, som er nevnt som fundament for Svanemerket i bakgrunnsdokumentet. Miljø- og andre bærekraftsmål er strategiske satsinger i standardiseringsorganer internasjonalt og nasjonalt. En Menon rapport om effekten på standarder i de nordiske økonomiene fra 2018, viser at 85 % av bedrifter oppga tillit blant kundene som viktig grunn til å bruke standarder

Det finnes mange internasjonale og nasjonale standarder, flere analysemetoder og flere miljøstandarder som danner grunnlag for miljøkrav for e-handelstransport. Noen eksempler på standarder som kan være relevante er følgende:

- ISO 37161:2020 - Smart community infrastructures — Guidance on smart transportation for energy saving in transportation services Dette er en global standard som gir veiledning til transportorganisasjoner, lokale og nasjonale myndigheter og andre bransjeaktører om hvordan man kan redusere energi som brukes i transport for passasjerer, levering, frakt og posttjenester. Den har energibesparende alternativer som kan vedtas, sammen med vedlikehold og overvåking av slike tiltak.

- ISO 37162 - Smart community infrastructures – Smart transportation for newly developing areas Denne hjelper byplanleggere med nye utbygginger og områder med å implementere transporttjenester som ikke bare oppfyller befolkningens behov, men som tar opp bærekrafts spørsmålet.

Standard Norge anbefaler at det tas en grundig gjennomgang av hvilke ISO og CEN-standarder som kan være relevante for å konkretisere kriteriene i det foreslåtte Svanemerket. Standard Norge er ISO og CEN sin representant i Norge og er

eksperter og har høy kompetanse på blant annet miljøstandardisering. Vi bidrar gjerne i det videre arbeidet med forslaget og tar gjerne et møte for å følge opp anbefalinger vi har gitt her.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er kommentar och har extra undersökt de standarder som vi inte hänvisat till i remissförslaget (ISO 37161 och 37162). Ingen av oss eller av de intressenter som deltagit i utvecklingsarbetet har kommit i kontakt med dessa standarder tidigare. Det förefaller som att de inte är särskilt relevanta för transportörer. Däremot visade det sig att flera kommuner, några konsultbolag och lastbilstillverkaren Scania sitter med i utvecklingsarbetet för ISO 37161. Ingen förändring görs efter remiss.

**Finnish Transport and Logistics SKAL**

In generally, SKAL keeps the criterias acceptable. SKAL think that it is important to obey all the Regulations which concern transport sector such as driving and resting times. The climate and environmental criterias are obvious but it is also good to have additional criterias such as traffic safety and social requirements.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Swan Ecolabelling thanks you for your comment.

**Posti**

Labeling should be based on reliable and verifiable data. Logistics chains typically consist of many operators, and routing and vehicles change often (no static "recipe" available for the service offered). A licence holder does not have access to other logistics companies' data in especially international supply chains. Example: e-retailer uses another logistics partner(s) to organise transports and to store their products in Finland, Posti only delivers the parcels from competitor's warehouse to final customers as a 3PL partner. Data collection should be limited to that part of the logistics chain which the licence holder has the responsibility over (national logistics network covering subcontractors in the network).

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Inbound transportation to warehouses is not included in the scope due to lack of steerability. The scope of the product groups starts at the e-commerce company's last warehouse even if this is outsourced to a 3PL. Therefore, it is important for the license holder to improve the control of relevant data from their suppliers. In this case the 3PL partner.

**Dansk Erhverv**

Som et af Danmarks største arbejdsgiverorganisationer, repræsenterer Dansk Erhverv både en lang række transport- og logistikvirksomheder, samt e-handelsbutikker, der alle arbejder aktivt for at mindske deres klima- og miljøaftryk.

Dansk Erhverv er derfor, som udgangspunkt, positive over for en mærkningsordning, der kan tydeliggøre virksomhedernes bidrag til den grønne omstilling og samtidig opsætte klare rammevilkår for, hvornår virksomhederne kan kalde deres aktiviteter for grønne.

Svanemærket er en allerede udbredt mærkningsordning, der har genkendelighed på tværs af Norden, og er respekteret blandt forbrugere. Dansk Erhverv ser derfor også



positivt på, at man foreslår en udvidelse af Svanemærket, frem for at etablere en helt ny ordning.

Det er herunder centralt, at en evt. udvidelse af Svanemærket har klare, ambitiøse og samtidig realistiske kriterier, der kan fremme den grønne omstilling, uden samtidigt at forringe sektorens evne til at konkurrere.

De Nordiske lande er kendetegnet ved alle at have ambitiøse klimamål. Der er derfor allerede indført en lang række nationale initiativer, der skal fremme den grønne omstilling for alle sektorer, herunder e-handel og transport.

På lige fod, har den europæiske Kommission fremlagt en lang række forslag til tiltag, der skal sikre EU's klimaneutralitet i 2050 og en 55% reduktion af drivhusgasser i 2030.

Transport og e-handel opererer på tværs af landegrænser, og en lang række af disse virksomheder tilbyder derfor deres varer og services i alle nordiske lande. Som følge af det, er det afgørende, at der skabes fælles tværnationale regler og rammevilkår, så virksomhederne har sikkerhed for deres investeringer, og borgere fortsat har adgang til et bredt udvalg af e-handelsvarer.

Dansk Erhverv bemærker, at der, i det fremlagte udkast til nye regler for en udvidelse af Svanemærket på E-handelstransport, er et gennemgående svensk afsæt for de erfaringer, og deraf krav, man fastsætter. Svanemærket er brugt i hele Norden, og det entydige afsæt skaber derfor ubalancerede forventninger, der ikke nødvendigvis kan efterleves i de andre nordiske lande.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at der i forslagets opsummering bliver taget udgangspunkt i, at "transportindustrien har andre udfordringer som... usikre arbejds- og ansættelsesvilkår for chaufføren" og er præget af "urimelige arbejdsvilkår". Transportbranchen er et af de mest regulerede fag, hvad angår ansættelses- og lønvilkår, og Dansk Erhverv mener ikke, at førnævnte påstande er repræsentative for branchen.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning har anpassat alla krav som kan behövas anpassning i förhållande till olika nationella förutsättningar. I tillägg har vi ändrat i texten om sociala utmaningar så att den blir mer neutral.

#### **Dansk Erhverv**

Det fremlagte forslag laver en række henvisninger til europæisk- og national lovgivning, der allerede i dag regulerer transport- og e-handelsvirksomheder. Som tidligere nævnt, er begge brancher kendetegnede ved at arbejde på tværs af landegrænser, og skabes der for mange individuelle regler, skader det erhvervets evne til at konkurrere.

Dansk Erhverv er derfor meget enige i, at Svanemærket bør indrette sig efter gældende lovgivning, og på den måde sikre gennemsigtighed for både virksomheder og forbrugere.

Den europæiske Taksonomiforordning er en allerede etableret standard for bæredygtighed. Lovkravet sætter rammerne for, hvornår en virksomhedsaktivitet

kan kaldes grøn og bæredygtig, og opdateres sideløbende med den teknologiske udvikling. Taksonomiforordningen skal efterleves af alle EU-medlemslande og er samtidig indført i norsk lov. De nordiske lande, der deltager i Svanemærket, er derfor allerede omfattet af taksonomien.

#### Description ^

Purchase, financing, leasing, rental and operation of vehicles designated as category N1, N2<sup>(240)</sup> or N3<sup>(241)</sup> falling under the scope of EURO VI<sup>(242)</sup>, step E or its successor, for freight transport services by road.

The economic activities in this category could be associated with several [NACE](#) codes, in particular H49.4.1, H53.10, H53.20 and N77.12 in accordance with the statistical classification of economic activities established by Regulation (EC) No 1893/2006.

*Where an economic activity in this category does not fulfil the substantial contribution criterion specified in point (1)(a), (1)(b) or (1)(c)(i) of this Section, the activity is a transitional activity as referred to in Article 10(2) of Regulation (EU) 2020/852, provided it complies with the remaining technical screening criteria set out in this Section.*

#### Substantial contribution criteria ^

1. The activity complies with one of the following criteria:

- a. vehicles of category N1 have zero direct (tailpipe) CO<sub>2</sub> emissions;
- b. vehicles of category N2 and N3 with a technically permissible maximum laden mass not exceeding 7,5 tonnes are 'zero-emission heavy-duty vehicles' as defined in Article 3, point (11), of Regulation (EU) 2019/1242;
- c. vehicles of category N2 and N3 with a technically permissible maximum laden mass exceeding 7,5 tonnes are one of the following:
  - i. 'zero-emission heavy-duty vehicles', as defined in Article 3, point (11), of Regulation (EU) 2019/1242;
  - ii. where technologically and economically not feasible to comply with the criterion in point (i), 'low-emission heavy-duty vehicles' as defined in Article 3, point (12), of that Regulation.

2. Vehicles are not dedicated to the transport of fossil fuels.

(12) 'low-emission heavy-duty vehicle' means a heavy-duty vehicle, other than a zero-emission heavy-duty vehicle, with specific CO<sub>2</sub> emissions of less than half of the reference CO<sub>2</sub> emissions of all vehicles in the vehicle sub-group to which the heavy-duty vehicle belongs, as determined in accordance with point 2.3.3 of Annex I;

For nuværende, er det forskellige krav som fastsættes af hhv. Svanemærket og taksonomien. Gennemføres udvidelsen af Svanemærket som fremsat, vil det derfor betyde, at en virksomhed kan efterleve taksonomien, og dermed lovligt kalde sin aktivitet for bæredygtig, uden at blive anerkendt som sådan af Svanemærket. Fordi taksonomikravene er mere ambitiøse på en række andre områder, vil det omvendte eksempel også kunne opstå.

Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at Svanemærket gør brug af de allerede opstillede krav i den europæiske Taksonomiforordning og erstatter de fremsatte kriterier med dem, der er etableret af EU Taksonomien. Svanemærket kan herefter selv opstille den nødvendige grad af e-handelstransporten der skal overholde taksonomien, før Svanemærket kan opnås.

For nuværende, er der kun et rapporteringskrav på Taksonomien for de virksomheder, der er omfattet af Non Financial Reporting Directive (NFRD) – og for fremtiden, det forslåede Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD). Det er

derefter frivilligt for de ikke omfattede virksomheder, hvorvidt de vil rapportere på taksonomikravene.

Udvides Svanemærket, så der fastsættes samme krav som for taksonomien, skabes der gode forudsætninger for, at flere virksomheder vil efterleve de europæiske bæredygtighedskriterier. Svanemærket vil dermed fortsat bidrage til, at en større andel af transport- og e-handelsvirksomhederne øger deres bidrag til den grønne omstilling.

Det vil desuden skabe en større gennemsigtighed for forbrugeren, der med Svanemærket kan få garanti for, at den købte service er mere bæredygtig, uden først at skulle sætte sig ind i kompliceret lovgivning.

I afsnit 5. af forslaget til en udvidelse af Svanemærket argumenteres der selv for, at Svanemærket ikke skal "øge den administrative byrde for fragt- og transportvirksomheder". Inddrager Svanemærket ikke taksonomien i sine krav, skabes der u hensigtsmæssig dobbeltregulering, hvor virksomheder skal forholde sig til flere forskellige ordninger. Fordi taksonomien er et lovmæssigt krav, vil de i sidste ende kun være til skade for brugen og udbredelsen af Svanemærket.

Af Taksonomiforordningen er der samtidig sat en række sociale krav, som også skal overholdes. En indordning af taksonomiens krav vil derfor også efterleve Svanemærkets ambition om at fremme arbejds- og ansættelsesvilkårene for e-handelstransporten.

En inkorporering af Taksonomien, vil desuden mindske den administrative godkendelsesproces for Nordic Ecolabel.

Dansk Erhverv bemærker, at der, i opstillingen af gældende mærkningsordninger og krav, igen er taget afsæt i et svensk udgangspunkt. Både Fair Transport og Bra Miljöval er ikke udbredt til resten af Norden, der i stedet bl.a. benytter sig af den europæiske vejpakke, som udgangspunkt for regulering af ansættelses- og arbejdsvilkår for chauffører.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi har använt taxonomin som inspiration när vi formulerat kraven men vi har inte implementerat taxonomin fullt ut i kraven eller harmoniserat kravnivån med taxonomin eftersom, det inte vore möjligt i denna generation. Taxonomin är mer framåtblickande och är mest tillämplig på investeringar.

Ett nytt beskrivande textavsnitt om taxonomin, Corporate Sustainability Reporting Directive samt om Mobility package är också lagt till efter remiss.

#### **Miljøministeriet**

Miljøministeriet overvejer stadigvæk sin position, og mener at særligt kriterier for vognparken (krav O3) bør strammes op for at kunne støtte kravet. Som minimum for e-handelstransport udført til slutbruger i Danmark. Desuden vurderes kravene til andelen af EURO 6 (hhv. VI for tunge køretøjer) at være for slappe i Danmark. Derudover bør der udvikles kriterier for miljøfodaftrykket for køretøjer (life cycle requirements for vehicles), der i høringsudkastet er beskrevet som et område med lavt potentiale og lav styrbarhed. I lyset af den forventede omstilling af bilparken til el, vil miljøbelastningen i høj grad blive forskudt fra brugsfasen til produktionsfasen

(särlligt pga. batterier til el-køretøjer), hvormed krav til den samlede miljøbelastning i bilernes livscyklus er afgørende for at undgå "burden shift". Miljøministeriet anerkender, at materialevalg og produktionsprocesser og miljøkrav dertil, for elbiler (og batterier) fortsat er under udvikling. Men ved tidligt at stille krav til miljøfodaftrykket øges muligheden for at præge denne udvikling. Og da miljømærkekriterierne i øvrigt stiller krav i forbindelse med udskiftningen af bilparken, kan krav om miljøfodaftrykket relativt nemt integreres dér. I lyset af den hastige udvikling af markedet for el-biler bør kriterierne for miljøfodaftrykket revideres med henblik på skærpelse inden for en relativt kort årrække. I forhold dokumentation kan man med fordel tage udgangspunkt i beregning af batteriers klimafodaftryk (via PEF-metoden), som med batteriforordningen bliver obligatoriske i de kommende år.

Desuden kan der med fordel stilles krav om brug af regummierede dæk for tunge køretøjer, da der findes et marked for dette. Derigennem reducerer man mængden af en problematisk affaldsfraktion. Fraværet af energiklasse for regummierede dæk er umiddelbart irrelevant, da der ikke lægges op til krav om energiklasse for dækkene.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Styrbarheten är relativt låg gällande däck då den stor del av transporter utförs av underåkare. Frågan är inte oviktig men har fått prioriterats bort. Era kommentarer kring krav O3 besvarar under den rubriken.

## **5.2 Produktgruppsavgränsning**

### **5.2.1 Vad kan Svanenmärkas?**

#### **Bring/Posten Norge**

I remissen står det:

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

Vad är anledningen till detta?

Vi anser att det borde ses som bättre att svanenmärka en del av transportnätverket för e-handelsvolym än inget alls.

Ytterligare undrar vi om det är möjligt att Svanenmärka en kunds flöde?

Det är ju mycket möjligt att kunden redan idag har högre kravställning, vilket gör att dom har större andel ex el i sitt eget flöde än vad snittet för tjänsten ligger på. Om vi mellan två terminaler har flera linahaul bilar kan några av dom gå på 100 fossilfritt och vi garanterar då kunden att åka med rätt bil. Vi kan också ha bilar som hämtar på kundens lager och då är fossilfria osv

När det gäller transportnätverk, hur beskriver man avgränsningarna? Idag bygger flertalet av transporter på samlastning mellan olika tjänster.

#### **Systembolaget**

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

Kommentar: Kommer en transportör kunna certifiera en enskild kunds transporter? Systembolaget som rikstäckande e-handlare med höga hållbarhetsambitioner, vill driva mot att våra egna transporter ska vara helt fossilfria. I de fall som vi hittar en partner som klarar täckningskravet men som på totalen över sitt egna logistiknät inte klarar något av kraven, så vill vi kunna använda en sådan transportör ifall de klara kraven för vårt specifika transportupplägg. Däremot är det rimligt att kravställa mot att hela den kundspecifika tjänsten uppfyller kraven för certifieringen.

För e-handlare med starka varumärken så vill vi kunna vara med och bidra till en omställning ifall våra egna transporter är hållbara.

Gällande texten (avsnitt avgränsningar): ”De inkommande transportererna till e-handlarens lager (in-bound transportation) ingår inte i Svanenmärkningen eftersom licensinnehavaren inte har någon rådighet över dessa”.

Kommentar: Systembolagets fraktalternativ och kunderbjudande i vår check-out bygger på i vilken kanal som kunden bestämmer sig för att beställa sina varor på nätet, samt från vilket sortiment som varorna tillhör. Vi har valt att inte låta kunden välja bland en massa olika transportörer, utan det valet gör vi åt kunden. De olika kanalerna som vi idag erbjuder våra kunder är:

- Hemleverans (B2C) eller
- leverans till butik eller ombud (click and collect).

Vårt sortiment delar vi upp i flera olika kategorier, bland annat det Fasta sortimentet (FS) och Beställnings Sortimentet (BS). I de fall som en kund endast handlar varor från FS-sortimentet så skickas dessa varor (oavsett kanal hem/butik/ombud) ut från Systembolagets egna varudepåer. Dessa transporter köper Systembolaget själva in från transportörer och har rådighet över. MEN om en kund beställer en vara från BS-sortimentet och väljer att hämta beställningen i butik, då skickas denna vara direkt från leverantören till butiken i vårt befintliga ordinarie varupåfyllnadsflöde. Dessa transporter köper leverantören själv in och över dessa har Systembolaget ingen rådighet. Däremot om en kund beställer varor från BS-sortimentet och väljer leveransalternativ Hemleverans eller att hämta hos ombud, så skickas dessa varor via Systembolagets egna varudepåer – och då har Systembolaget rådighet även för detta sortiment. I de fall som en kund i samma beställning väljer att köpa en vara från bägge sortimenten, med leveransalternativ att hämta i butik, så skickas FS-varan från varudepån och BS-vara från leverantören, och sedan packar butiken själva ihop beställningen innan man lämnar ut den till kund.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi har förtydligat i kriterierna att det inte är möjligt att Svanenmärka en viss region eller område inom ett land utan märkningen omfattar transportföretagets hela nationella transportnätverket för e-handelsvolym. Skälet är att undvika risken att hela nätverket suboptimeras för att möta kraven i en specifik region. Utöver risken med energi- och klimatmässiga suboptimeringar finns det en risk att det kommunikativa värdet

Leveransalternativet Click & Collect (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 Click & Collect-transporter också

Svanenmärkas under förutsättning att licensinnehavaren kan visa att hela transportarbetet mellan lager och butik uppfyller Svanens kriterier.

### **PostNord Group**

Comments: We agree upon the product group definition that it is the transport service available at the e-retailers' checkout that is the subject to be certified. We also agree upon the inclusion of "E-commerce goods that are distributed as small parcels within the regular postal service" since Varubrev are perhaps the most climate efficient. We also believe it is wise to exclude any return transportation. Figure 1 is excellent to clarify what is included and excluded in the scope. However, the figure could be improved by having everything that is included marked in green and everything excluded marked in black or grey. One clarification is needed concerning cross-border transport. The proposal states: "In the requirements that have differentiated national levels, the requirement level therefore applies to the country where the company has its legal domicile." If a license holder has legal entities in all the Nordic Countries the question is what counts as its legal domicile.. We would therefore suggest that the wording is changed to the following: "In the requirements that have differentiated national levels, the requirement level therefore applies to the country where the end consumer's household is situated."

### **Delimitations**

Comments: It is stated here that injection shipping is excluded/ignored. However, there is still a requirement in O1 to include an estimation of the share of injection shipping. This is contradictory. We suggest that this requirement, point 8, should be deleted. The form included in Appendix 1 contains this sentence that seems problematic: Estimate the proportion of total shipments that count as injection shipping, i.e. where the e-commerce company itself takes care of transport of ecommerce goods to the terminal. This could be easy for the e-commerce company, but quite hopeless for a license holder with many e-commerce customers.

### **Modes of transport included**

Comments: The sentence below should be connected to requirement O12 on intermodal transports.

Goods are also to a limited extent, transported on scheduled passenger ferry services. Both trains and ships are judged to be better alternatives in terms of the environment and climate than road transport, and the criteria do not set any specific requirements for these modes of transport, as this could be restrictive/limiting.

Use the same wording as in O12 – as part of the road network. See our comments in O12.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Ecolabelling thanks you for your careful reading and has made appropriate clarifications. After referral, injection transport is completely removed from the criteria and thus does not need to be taken into account. We see that injection transport can be very positive from a climate point of view, but above all that they account for a small and thus negligible part of the transport work.

### **Elkjop Elgiganten (Nordic)**

For mange Retailer i dag så brukes også butikk som en kilde for å plukke varer og få sendt ut til kunder. I dokument som vi lest så henvises det kun til lager, men mange

aktörer har både sentrallager, lokale lager pluss butikk som varer plukkes fra. Mange som har sentrallager i andre land, bruker ofte sine lokale lager/butikker for å optimalisere vareflyt der også miljø er en aspekt. Så vi mener det bør nevnes noe om denne typ av transport også i rapporten.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er kommentar och har lagt till butikshämtning efter remiss.

**German\_European\_Association of Residential Parcel box manufacturers**

I am sorry that you have chosen not to consider n or include the rebound effects of Out of Home (OOH) solutions, which is also the case with the DIN Norm 17837 in Germany. I just want to point out that overall consumer emissions are higher than total carrier emissions when delivering 2Door when using Out of Home solutions (at least in most countries) and especially if returns are included (C2X). I have attached the DIN Norm flow which looks very much like yours.

The "Blue Angel" Märkning in Germany do take the OOH consumer generation of emissions into their certification and do so on a local level. When choosing a Blue Angel delivery on the online seller homepage, the delivery to an OOH location cannot be further than 375m from the home of the recipient. In three years, this distance will be reduced to 200m\*.

Without these restrains, delivery to OOH locations could be rated as being the most sustainable but rebound effect emissions actually makes OOH the least sustainable delivery solution.

\*(Even the 200m distance has some limitations. Data shows that parcel dwell time increases significantly if distance is over 50m from the home of the consignee. At bad weather the number of dedicated car trips increases as do dwell times.)

How even a small consumer trip can influence emissions, can be checked at the new consumer CO2 calculator developed by Hull University (UK).

The "Blue Angel" Märkning in Germany do take the OOH consumer generation of emissions into their certification and do so on a local level. When choosing a Blue Angel delivery on the online seller homepage, the delivery to an OOH location cannot be further than 375m from the home of the recipient. In three years, this distance will be reduced to 200m\*.

Without these restrains, delivery to OOH locations could be rated as being the most sustainable but rebound effect emissions actually makes OOH the least sustainable delivery solution.

\*(Even the 200m distance has some limitations. Data shows that parcel dwell time increases significantly if distance is over 50m from the home of the consignee. At bad weather the number of dedicated car trips increases as do dwell times.)

How even a small consumer trip can influence emissions, can be checked at the new consumer CO2 calculator developed by Hull University (UK). <https://co2.myparcel.org.uk>

DIN Norm 17837 includes logistic buildings. Buildings are big in emissions and should be included, as the type of operation decides size and number of buildings (depots). Amazon, which have the best system, can dispatch 5 to 6 times more delivery vans from a depot onto the last mile than a traditional carrier can. Due to

the Amazon system, the drivers have approx. 30 minutes more on the road i.e., can load some 7-8% more parcels than a legacy carrier.

The German Blue Angel include commercial the first mile, as do the DIN Norm 17837. First mile by consumers (returns) is not included, which again disregards the high number of emissions generated by the consumers.

All of this may be disregarded as I am representing a company competing with OOH solutions. However, there are several objective reasons why OOH should not be supported. Here a couple:

OOH doesn't scale. The day will come when each household receives minimum one parcel per day. The number of lockers required to accommodate this volume, is so high that all streets will be turned into parcel locker streets.

Parcel agents are not really capable of absorbing much higher volumes than they do today, and consumers do not really like them.

OOH cannot accommodate perishable foods. A locker for perishable food is 6 to 10 time bigger than today's standard parcel lockers, which will require even more space.

McKinsey and other consultancies, estimates that 25% of all deliveries will be perishable foods in that future, and unless a different delivery concept than 2door delivery is found, these volumes will require more vans than all vans today.

OOH is only conditional sustainable and 100% dependent on consumer behavior.

With the current scope of Svane Märkning, OOH will be certified as being sustainable, although, under the worst conditions, OOH can generate 3,5 times the emissions of 2Door delivery.

Parcels delivered to parcel agents or parcel lockers must be transported to the consumers home address as well, and ***this Rebound Effect (Trips by consumers) is so high, that CO2 emissions from consumers making a dedicated trip by car to pick up or return parcels using parcel agents or parcel lockers, generates more emissions as total home delivery emissions by the carriers. Consumers make up around 50% of total last mile emissions because of Out of Home (OOH) delivery.***

If done by foot or bicycle, it is reducing emissions, but if just 20% make a dedicated trip only to pick up parcels, those emissions alone exceed total carrier emissions for home delivery. Add returning, which consumers more often do with dedicated trips, and OOH becomes a sustainability disaster.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

We appreciate the extensive and interesting information in your consultation response. We have considered the transport performed by the carrier and thus the requirement on home delivery put a stricter level on home delivery compared to parcel lockers and pick up point.

In the Nordic region there is no reliable data regarding rebound effects. A new survey is under development regarding private transportation due to e-commerce. In the next version we hope to include this important aspect.

#### **DHL Freight Sweden AB**

Under rubriken "Vad är en Svanenmärkt e-handelstransport?" ställer sig DHL tveksamma till formuleringen på sid 4; "En Svanenmärkt e-handelstransport är ett



mer hållbart leveransval eftersom det uppfyller strikta obligatoriska livscykelbaserade krav på hela nätverkstransporten” Formuleringen som den är skriven gör gällande att det finns livscykelbaserade krav på hela nätverkstransporten vilket inte är fallet utan endast gällande använda drivmedel. Detta bör preciseras då det finns en risk att detta kan komma att kritiseras vid en utomstående granskning.

Vi saknar också en tydlig definition av vad som avses med hela transportnätverket. I remissen under rubriken ”Vad kan Svanenmärkas” står det: ”Det går inte att Svanenmärka en viss region eller område inom ett land utan märkningen omfattar transportföretagets hela nationella transportnätverk för ehandelsvolymen”. DHL har flera olika produkter inom kategorin E-handel som vi erbjuder på marknaden. Allt gods, inte bara e-handelsprodukterna samlas i vårt transportnätverk. I remissen är det otydligt om det är möjligt att Svanenmärka någon av de e-handelsprodukter som erbjuds på marknaden. Detta med anledning av det på sid 11 under 2.1 Allmänt 01 punkt 3 finns ett avsnitt som beskriver att sökanden ska beskriva den produkt de vill Svanenmärka. Av detta tolkar vi det som att det är möjligt att Svanenmärka en eller flera unika e-handelsprodukter inom ramen för samma transportnätverk. Vi ber därför om ett förtydligande med tanke på att vi samlar B2B/B2C. (Business to Business respektive Business till Consumer) i en nätverkslösning, vilket optimerar fyllnadsgrader och ger förutsättningar för nationell täckning.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Ja, det är en korrekt slutsats att det går att märka flera unika e-handelsprodukter som helt eller delvis ingår i samma nätverk.

#### **Haypp Group**

Fokuseringen på den enskilda transporten, dess sträckning och transportör skulle behöva kompletteras med ett tydligare systemtänk kring e-handelstransporter och dess utveckling.

#### **Skrym**

Eftersom märkningen inte tar hänsyn till några parametrar kopplat till en individuell order så uppstår nämligen en risk att de fraktalternativ som presenteras som svanenmärkta inte är de fraktalternativ med lägst miljöpåverkan. Denna förvirring kan i längden skada både förtroendet för Svanen som transportmärkning och miljömärkningar överlag.

#### **Drönare och vattenskoter**

Förslaget saknar specifikation av vad som gäller vid t.ex. drönarleveranser, leverans via vattenskoter eller andra särskilda fall som har potential att bli vanligare under kommande år.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi är medvetna om risken att en enskild order leverans kan ha lägre miljöpåverkan än det Svanenmärkta leveransalternativet. Det är i dag inte möjligt redovisa koldioxid utsläpp per leveransalternativ på ett trovärdigt och jämförbart sätt, se Trafikanalys redovisning ”Hållbara leveransval i e-handeln” från våren 2022.

I takt med att andra transportslag som ex vattenskoter och drönare blir etablerade kommer vi att lyfta in dessa i kriterierna.

## **Tåg företagen**

Det är dock önskvärt att förslaget täcker hela kedjan. Tåg företagen noterar därmed att förslaget endast omfattar transporter från lager/depå till konsument. Utifrån flertal aspekter kan detta vara problematiskt, inte minst utifrån ett trovärdighetsperspektiv gentemot konsumenten och det höga anseende som Svanen generellt har. Tåg företagen vill därför poängtera vikten av transparens och att hela transportkedjan, från tillverkare/fabrik till konsument, synliggörs gentemot konsumenten samt att det tydligt framgår vilken del av transportkedjan som är Svanenmärkt.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

De inkommande transporter till e-handelslager styrs ofta av e-handlaren eller producenten av varor. Därmed är styrbarheten mycket låg och dessa kan inte ingå i produktgruppsdefinitionen. I tillägg är det väldigt svårt att följa upp internationella transporter.

## **Posti**

### What can carry the Nordic Swan Ecolabel?

A licence holder does not have access to other logistics companies' data in especially international supply chains. Example: e-retailer uses another logistics partner(s) to organise transports and to store their products in Finland, Posti only delivers the parcels from competitor's warehouse to final customers as a 3PL partner. ◊ Data collection should be limited to that part of the logistics chain which the licence holder has the responsibility over (national logistics network covering subcontractors in the network).

Scoping must be very clear for international logistics. Posti has no transparency to all e-retailers final stores as Posti might be only the last operator in the logistics chain.

Scope should be limited to the logistics network coordinated by the Swan Label applicant.

### Cross-border transports:

Scope should be limited to applicant's national network. Routing, vehicles etc. change regularly in international logistics and the Swan Label applicant cannot usually control these / get data from external logistics providers.

◊ Scoping to the national network under the applicants control would significantly improve data quality.

See explanation on the eCom physical value chain on pages 29-30 in the UPU document: [Final-November-update-UPU-E-Commerce-Guide 2020 EN.pdf](#) Domestic sorting centre would be the logical starting point for data collection by the Swan Label applicant in case the eRetailer's final storage is located outside the country's borders.

## DPD

DPD is also a eCom delivery company (part of La Poste)

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Thank you for the information, no changes needed.

## Dansk Erhverv

### B2B-leverancer

I kriterierne står der: ”E-handelstransporter defineres i dessa kriterier som alla transporter business-to-consumer (B2C) som sker inom e-handeln, alltså transporter med gods från företag till privatkonsumenter där konsumtionen skett i en digital kanal. E-handlade varor som distribueras som paket med brevflödet (s.k. varubrev) ingår också i definitionen”

At afskære Svanemærket transport fra B2B / B2G indkøb harmonerer ikke med bl.a. udmeldinger om grønnere offentlige indkøb. (se bl.a. regeringens 2020 strategi ”Grønne Indkøb for en grøn fremtid” (afsnittet ”Digitalisering af det offentlige indkøb”, hvor der fokuseres på at øge indkøb af Svanemærkede produkter)

Dansk Erhverv anbefaler at Svanemærket Transport ikke afgrænses til B2C markederne men dækker e-handel generelt uanset, hvilket marked e-handlen pågår på, jf ovenstående. Vi forudser desuden en række bureaukratiske og tekniske spørgsmål for såvel e-handelsvirksomhederne som transportvirksomhederne med denne afgrænsning:

- Skal e-handelsvirksomheden skjule den Svanemærkede leveringsform når der handles fra en B2B / B2G indkøber?

- Vil den Svanemærkede transport have validitet/gyldighed, såfremt en B2B / B2G indkøber får muligheden for at vælge Svanemærket transport i en e-handel transaktion?

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

I kriterierna framgår att e-handelstransporter definieras som alla transporter vars primära målgrupp är business-to-consumer (B2C). Detta ska ses som en förklaring vad som skiljer e-handel mot traditionell butikshandel. Syftet med Svanenmärkning i utcheckningen är primärt att ge konsumenten en vägledning till det hållbarare valet. Men denna skrivning avgränsar inte bort e-handelstransporter inom B2B eller B2G. En licensinnehavare som utför transporter både B2C och B2B kan erbjuda Svanenmärkningen i en B2B-webshop.

## 5.2.2 Vem kan vara licensinnehavare?

### **PostNord Group**

Comments: Since neither an e-commerce company nor a subcontractor included in a network can be a licensee, the requirements should reflect this. See our initial comments (General comments) on the value chain approach and systematic improvements.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Efter remiss har vissa förändringar gjort för att minimera risken för att licensinnehavaren inte har styrbarhet över krav.

### **Haypp group**

Förutsatt förslaget fokusering på den enskilda transporten är det naturligt och lämpligast att se transportörerna som licensinnehavaren.

## **Svensk Handel**

Svensk Handel välkomnar det föreslagna upplägget för märkningen som innebär att transportörerna är licensägare och att de handlare som göra affären med dessa transportörer endast är registrerade på en lista över licensanvändare. Det kan konstateras att flera av kraven är tekniska och mer ämnade för de kommande licensägarna inom transportsektorn. Svensk Handel har därmed begränsade synpunkter på dessa delar utan fokuserar främst på vad de generella effekterna skulle bli.

Licensinnehavare – nå 50 % av hushållen (sid. 7)

Kravet som ställs för att få vara licensinnehavare är att transportföretaget når minst 50 % av hushållen. Det är oklart varför kravet egentligen är satt så. Risken är att regionala och lokala transportföretag hindras från att använda märkningen och därmed en möjlighet att framhålla sitt hållbarhetsarbete. Det kan ändå inte ha varit meningen. Svensk Handel förordar därför att kravet på 50 % tas bort och att kravet begränsas till att företaget ska ha transporter som sin kärnverksamhet och kunna erbjuda tjänster till e-handelsföretag.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Det är helt korrekt att det inte var ett egenvärde att utesluta transportföretag som når mindre än 50 % av hushållen. Däremot är det en nödvändig avgränsning eftersom förutsättningarna skiljer sig så mycket att enskilda krav skulle behöva skraddarsys. Det kan absolut vara en medveten strategi att ta fram krav även för dessa aktörer i en framtid men nu fokuserar vi på dessa aktörer som ryms inom denna produktgruppsdefinition.

## **5.3 Kommentarer till de individuella kraven**

### **5.3.1 Krav kapitel 1 Allmänt**

#### **O1 Beskrivning av transportnätverket**

##### **Bring / Posten Norge**

*Uppskattning av hur stor andel av de totala transportererna som är injektionstransport, dvs. där exempelvis e-handelsföretaget självt ombesörjer transport av e-handels gods till terminal. Om injektionstransporter överstiger 5 % av den totala energin ska dessa medräknas i krav O5 och O6...*

Vi anser att det finns svårigheter när det gäller att ställa krav på de transporter vi inte "äger" eller har avtalsförhållande med.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Efter remiss är injektionstransporter helt borttaget från kriterierna och behöver alltså inte tas hänsyn till. Vi ser att injektionstransporter kan vara mycket positiva ur klimatsynpunkt men framförallt att de står för en liten och därmed försumbar del av transportarbetet.

##### **PostNord Group**

4. Coverage – A guidance document on how to calculate this would be helpful. It should be clarified if actual, potential or theoretical coverage should be used. We suggest that the theoretical coverage should be used. It should also be clarified the coverage means the ability to deliver to home address as stated in O11. Using postal codes should be preferred and if you cover any one postal code that should

automatically mean that you cover all households in that area. And since most (all?) APIs are using postal codes, this should also be the definition.

6. Subcontractor vehicles – Clarification needed. Dedicated vehicles or dedicated percentage of vehicles? Average for the past year? It would be useful location key for the subcontractors like a Full Time Equivalent. Mass balance for fuels would be a better way to capture share of renewables instead of dedicated vehicles, especially during the transition we are all undergoing. It would also make reporting much simpler and capture the reduction levels of the different Nordic countries. This would also be in line with requirement O5.

8. Injection shipping – should be deleted. See comments above under delimitations

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

4. Changed to proportion of postcodes instead of proportion of households after referral.

6. Simplified and adapted to 80% of transport costs.

8. After referral, injection transport is completely removed from the criteria and thus does not need to be taken into account. We see that injection transport can be very positive from a climate point of view, but above all that they account for a small and thus negligible part of the transport work.

**Skrym**

Vi önskar att den beskrivning av transportnätverket som specificeras i O1/O3 även offentliggörs för att underlätta insyn och transparens av märkningen. Detta bör även uppskattas av transportörerna själva som får lättare att validera att en jämn måttstock har tillämpats mot konkurrenter i branschen. Idag är det redan offentligt tillgänglig data vilka fordon som är registrerade under transportörer, men då de ofta använder sig av flertalet dotterbolag och köper in från underleverantörer försvåras granskningar av transportbolagen. Att beskrivningarna publiceras på Nordisk Miljömärknings hemsida hade underlättat det arbetet och ökat förtroendet för märkningen.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Som affärsdrivande verksamhet är det inte möjligt för oss att offentliggöra enskilda kunders ansökningsdokumentation. Däremot är Nordisk Miljömärkning Svanen helt transparent med kriterier, remissvar och licensinnehavare på hemsidor.

**Posti**

6. Logistics is volatile business - during peak seasons (e.g. Christmas time) no. of vehicles in use is much higher than during "normal" weeks. Should this thus be no. of vehicles used during "normal" weeks not during peaks (or other exceptional situations)? % of own fleet depends largely on chosen measurement period.

Measurement period also impact %-requirements for existing fleet.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

The requirement is clarified that it applies to the last 12 months, which means that both normal weeks and peak seasons are included.

## O2 Flyg som trafikslag

### PostNord Group

1, Air freight on a regular basis is not permitted in the Nordic Swan Ecolabelled ecommerce network.

This means for example, that a parcel service that uses an express postal service which includes flights on certain routes (integrated transportation) cannot be Nordic Swan Ecolabelled. This is confusing – since Varubrev uses the letter channels, which means that for few destinations, flights are used. Even if air transport is used for few destinations, it can still be viewed as regular. In the background paper, this wording is used instead:

1. Limitation of air freight on a regular basis within the Nordic Swan Ecolabelled ecommerce network.

This must be clarified, there can't be any ambiguity as to what the requirement is. This means that e-commerce platforms which often fly goods from manufacturing country to the end consumer, cannot offer Nordic Swan Ecolabel e-commerce logistics.

This requirement seems to be in direct conflict with this main delimitation: Incoming deliveries to the e-commerce warehouse (in-bound transportation) are not included in the product group definition because the licensee has no control over these transports.

We suggest that this requirement is deleted or completely reworded.

### Upphandlingsmyndigheten

I kravet anges att flyg inte ska förekomma som ordinarie del av ehandelstransporterna. I kravtexten står följande: Flyg kan dock förekomma i undantagsfall. Undantag görs också för specialdestinationer som exempelvis Svalbard.

Vad menas med i ”undantagsfall” i detta krav? Kan det specificeras hur bedömningen görs så att det blir tydligt när undantag görs? Denna text är inte transparent. Det vill säga det är svårt att på förhand veta när flyg kan användas som trafikslag och vad som krävs för att det undantaget ska kunna användas. Som Upphandlingsmyndigheten nämner inledningsvis är det i vissa fall möjligt att hänvisa direkt till en märkning vid offentlig upphandling. För att detta ska vara möjligt måste märkningen uppfylla bland annat krav på objektivitet och tillgänglighet. Det innebär är att samtliga krav i märkningen ska vara tydliga och objektivt kontrollerbara samt att kriterierna ska finnas öppet tillgängliga. Om det finns bakomliggande parametrar för att ge undantag för flyg, så vore det önskvärt att de framgick i kravet.

### *Nordisk Miljömärknings kommentar:*

Kravet är förtydligat och exempel är tillagda. The requirement is clarified and examples are added.

### Dansk Erhverv

Fly er en CO2e-tung transportform, der i mindre grad bruges til pakkeleverancer i Norden. Det fremgår dog ikke tydeligt af forslaget, hvorvidt en transportvirksomhed kan kvalificere sig til Svanemærket, hvis der på et tidspunkt i transportkæden er gjort brug af luftfragt.

Dansk Erhverv anbefaler, at man i Svanemærkets kvalifikationskrav holder sig neutral ift. transportformer. Selvom luftfragt i dag kan have et større klimaaftryk end en række andre transportformer, forventes der, også her, at ske en stor udvikling frem mod 2050. Svanemærker bør derfor inddrage Taksonomiforordningens krav på fly- og luftfragt.

I det tilfælde, hvor et fly overholder de europæiske bæredygtighedskriterier, og derfor er grønt, bør det ikke føre til en fratagelse af Svanemærket.

Flyfragt vil naturligt altid udgøre en mindre del af transportkæden, pga. de højere prisomkostninger, men der kan være tilfælde, hvor luftfragten er et bedre alternativt, og er grønnere end f.eks. skibsfragt.

### **Miljøministeriet**

Miljøministeriet støtter en generel tilgang om at begrænse brugen af flytransport (krav O2) til at fragte e-handelsprodukter.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Det drøjer længe innan flyg är bra klimatmässigt (eller taxonomi förenligt). Enligt DBEIS/DEFRA 2020 sämsta fartygen (Roll och Rol off) 51 g/tonkm att jämföras med långväga flyg cirka 1000 g/tonkm. Ingen ändring i kravet efter remiss.

## 5.3.2 Krav kapitel 2 Klimat- och effektivitetskrav

### O3 Befintlig lastbilsflotta

#### **Bring / Posten Norge**

*Samtliga egna fordon och underleverantörers fordon som utför ehandelstransporter åt licensinnehavarens Svanenmärka e-handelstransporter ska uppfylla nedanstående krav. Om underleverantören har fordon som är dedikerade till licenssökaren är det just dessa fordon som ska uppfylla kravet. Om inte, måste hela underleverantörens flotta uppfylla kravet. Samma principer gäller för egna fordon.*

Något vi lyfte kring detta krav är att det i sig både försvårar samt motverkar samlastning.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi ser att risken finns men vi kan inte hitta ett annat sätt att ställa trovärdiga krav.

#### **PostNord Group**

This is a valid requirement for the license holder's own vehicles. But it is not feasible for the entire truck fleet, including subcontractors. Therefore, it isn't realistic to demand the checkup of every subcontractor. The administration alone would be unmanageable. We suggest that this requirement is rephrased:

All the licensee's own vehicles ~~and subcontractors' vehicles~~ involved in carrying out the licensee's Nordic Swan Ecolabel e-commerce logistics must meet the following conditions:

- a) Emissions standard Euro 5 is the absolute minimum for all vehicles.
- b) At least 70% of all vehicles must be Euro 6.
- c) At least 5% of vehicles > 3.5 tonnes must be powered by biogas, electricity, hydrogen or ED95. Plug-in hybrids can also be included.

d) At least 15% of the light goods vehicles  $\leq 3.5$  tonnes must be powered by biogas, electricity or hydrogen.

The above requirements should be met within the first license period. We would also propose to add this note: If, at the time of applying for a license, not all of the above requirements are met, the applicant must provide an investment and transition plan, showing that the above percentages will be met within the license period. This would be in line with a systematic, continuous improvement approach.

If the licensee holders' own vehicles represent  $>XX\%$  of total FTE of entire vehicle fleet, then the requirement is only applicable to own vehicles. If licensee holder instead uses subcontractors more than  $>XX\%$  then the following information on subcontractors' fleet should be required:

a) Total carbon emissions from significant subcontractors. Again, the STEP tool should be guiding the requirements. Focusing on individual vehicles is not a pragmatic way forward at this moment in time.

~~If the subcontractor has vehicles dedicated to the license holder, these specific vehicles must meet the requirement. If not, the whole truck fleet of the subcontractor must meet the requinto. The same principles apply to the license holders' own vehicles.~~

In this context, "vehicles" refers to all motorised vehicles registered as light goods vehicles or heavier.

Overall comment: maybe define a timeline to follow in order to increase the % of alternative fuels being used? i.e. "Within X years from receiving the certification, the % of vehicles.

Alternatively, add process for reviewing and updating the requirements over the years.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Already today, there are customer requirements that place demands on the vehicle fleet, both own vehicles and subcontractors. It should therefore be possible to report this information.

**DHL Freight Sweden AB**

Under rubriken 2.2 Klimat- och miljökrav, O3 Befintlig lastbilsflotta, finns krav på att licensinnehavaren ska specificera antalet fordon som används för våra -e-handelstransporter. Detta krav bör rimligtvis följa samma princip och möjlighet som finns i STEP modellen för att beräkna energieffektivitet för nätverket genom att allokerar bränslemängderna mot motsvarande nyttjandegrad för e-handelstransporterna där dessa sker integrerat. Antalet fordon är alltså på samma sätt inte relevant här utan detta bör vara beräknat och alltså allokerat utifrån producerade tonkm. Vi ber om ett förtydligande här.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

För kraven på energieffektivitet och andel förnybar energi ställs kraven på energimängd och drivmedelsmängd i så stor utsträckning som möjligt ska vara just de sändningar som härrör från e-handelstransporter. Men i detta krav ställs krav på procentandel fordon vilket gör det mindre viktigt att allokerar specifika fordon till



just e-handelstransporter. En allokering skulle även innebära en risk att man "allokerar till sin fördel"

### **Instabox**

O3 c - Detta krav är svårt att uppfylla för transportörer som har en liten line-haul med få tunga lastbilar >3.5ton. Förslagsvis kan istället en gräns läggas till så att kravet används vid en viss storlek på flotta. Detta är framförallt viktigt för länder i Norden med mindre geografisk utsträckning där line-haul-nätet är mindre.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för kommentaren och justerar till att gälla enbart om man har 20 lastbilar eller fler.

### **Naturskyddsföreningen**

O3 d) Byt ut ordet "lastbil" mot fordon för att det ska uttryckas på samma vis som i b) och c).

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi använder medveten ordet lastbil vilket gör kravet lite enklare och tydligare.

### **Posti**

"Truck" confusing term in title as this excludes lighter vehicles, vans etc. □ should this be "Existing fleet"

Later in same chapter: "In this context, "vehicles" refers to all motorised vehicles registered as light goods vehicles or heavier."

Next chapter: "Light goods vehicles mean all motor vehicles ≤ 3.5 tonnes. In other words, utility vehicles, mopeds and bicycles are also included."

Should be very clear which fleet is included in each requirement. E.g. bicycles are not registered vehicles in FI. Our recommendation is to cover same fleet in the requirements for both existing and new fleet - best would be to include all light goods vehicles in both.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Swan Ecolabelling thanks you for your comment and corrected the text so that it is consistent and clear.

### **Posti**

- a) Electric cars, scooters, e-bikes etc. do not have EURO classification?
- a) Excluding vehicles owned by employees (used in postal deliveries) as these cannot be controlled by the employer
- a) Exceptional situations should be excluded, e.g. if a vehicle breaks during peak season and nothing else is free in the area than a EURO 4 vehicle. Broken vehicle needs to be replaced quickly as long waiting times are not possible during peaks when also sorting centres etc. are overloaded.
- b) This requirement should cover also electrified vehicles that are not EURO classified. Otherwise a company with electrified fleet cannot be labeled.
- c) No hydrogen fueling / vehicles yet available in FI, no heavy electric fleet in commercial use yet as driving range is too short (only some in pilot use). Biogas

stations only available in selected routes in FI. □ Challenging to reach this target for companies covering whole country.

d) No hydrogen fueling / vehicles yet available in FI, no heavy electric fleet in commercial use yet as driving range is too short (only some in pilot use). Biogas stations only available in selected routes in FI. □ Challenging to reach this target for companies covering whole country.

d) Should not be limited to registered vehicles as e.g. bicycles replace car driving and are sustainable

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

We have made the following adjustments and clarifications after referral:

- a) Electric vehicles (not covered by the Euro class system) must always be counted as belonging to the best Euro class. Does not apply to bicycles and mopeds that are not covered by Euro classification at all.
- a) Transports carried out by employees with their own vehicles can be deducted if they are less than 5% of the total transport work.
- a) We understand the issue but have not found a credible way to deal with it.
- b) Electric vehicles (not covered by the Euroclass system) shall always be counted as belonging to the best Euro class
- d) We have deliberately excluded smaller vehicles in this requirement for existing vehicle fleet. However, bicycles and mopeds are included in the requirement for new purchases.

### **Dansk Erhverv**

Af forslaget til udvidelse af Svanemærket, er der fastlagt en række krav til andelen af køretøjer og drivmidler, der skal være nulemissions last- og varebiler.

Dansk Erhverv deler opfattelsen af, at der frem mod 2030 vil forekomme en større udbredelse af særligt batteridrevne last- og varebiler. Dansk Erhverv understreger dog også, at udbredelsen er hæftet med store tidsforsinkelser, bl.a. forårsaget af, at teknologien endnu er i et tidligt stadie, og leveringsrammen for nye el-køretøjer kan være lang.

Dansk Erhverv anbefaler derfor, at der i Svanemærkets krav til brug af grønne køretøjer og drivmidler, tages højde for dette. Det gælder særligt for grænseværdierne fastsat i afsnit 8.2. punkt 03 og punkt 05, der for nuværende ikke er mulige at overholde for de fleste virksomheder.

Det skal samtidig understreges, at der, med den eksisterende teknologi, er en rækkeviddegrænse på op til 400-500 km. for en batterielektrisk lastbil. De batterielektriske køretøjer vil derfor primært kunne tages i brug ved distribution i større byer og på en række mindre, faste ruter.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vår bedömning är att kravnivåerna som är olika för lätta respektive tunga fordon (då lätta fordon är enklare att elektrifiera) är rimliga för de bästa att uppnås. Det ska påpekas att i krav om nyinköpta fordon (krav O3) har vi lagt till efter remiss att även beställda och delbetalade lastbilar som ännu inte levererats får medräknas.

### **Miljøministeriet**

Miljøministeriet overvejer stadigvæk sin position, og mener at særligt kriterier for vognparken (krav O3) bør strammes op for at kunne støtte kravet. Som minimum for

e-handelstransport utförd till slutbrukare i Danmark. Dessutom bedöms kraven till andelen av EURO 6 (hhv. VI för tunga fordon) att vara för låga i Danmark.

Som utgångspunkt bör plug-in hybridbilar inte kunna ingå i andelen av ”gröna” bilar i O3, när det är fråga om frivilliga svanemärkekriterier. Miljöministeriet föreslår de utgår från uppgörelsen.

Miljöministeriet föreslår följande textnära ändringar - inkl. enskilda ’typos’ - (med rött) i de miljömässiga kraven till vagnparken

### **O3 Existing truck fleet**

All of the licensee’s own vehicles and subcontractors’ vehicles involved in carrying out the licensee’s Nordic Swan Ecolabel e-commerce logistics must meet the following conditions.

If the subcontractor has vehicles dedicated ~~to~~ the license holder, these specific vehicles must meet the requirement. If not, the whole truck fleet of the subcontractor must meet the ~~requirements~~.

The same principles apply to the license holders’ own vehicles:

~~a) Emissions standard Euro 5 is the absolute minimum for all vehicles.~~

b)a) At least **70-95 %** of all heavy goods vehicles ~~vehicles~~ must be Euro VI6.

b) At least 5% of vehicles > 3.5 tonnes must be powered by biogas, electricity, hydrogen or ED95. ~~Plug-in hybrids can also be included.~~

c) At least **75 %** of all the light goods vehicles must be Euro 6

d) At least ~~±~~ **25%** of the light goods vehicles ≤ 3.5 tonnes must be ~~powered by gas, electricity or hydrogen~~ zero-emissions vehicles (with no direct emissions and 0 g CO2 per km).

In this context, “vehicles” refers to all motorised vehicles registered as light goods vehicles or heavier.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Tack för er kommentar. Vi har undersökt utbudet av Euroklass VI fordon närmare och skärper kravet efter remiss. Det nya kravet innebär en harmonisering med Åkeribranschens märkning i Sveriges högsta nivå, dvs. 90 % av alla fordon ska vara Euro VI. I tillägg ges möjlighet att uppfylla kravet med ett effektivt partikelfilter.

Kravet på lätta fordon (15 %) är tillräckligt drivande för den befintliga flottan. Det är framförallt kravet på nyinköp (O4) som ska vara mycket drivande. Plug-in hybrider ska ingå då kravet rör redan inköpta fordon. Vi godtar dock inte Plug-in hybrider vid nyinköp O4.

## **O4 Krav på nya fordon**

### **PostNord Group**

A. Light goods vehicles

B. Heavy goods vehicles

Same comment as in O3 – only license holder’s own vehicles should be included as a start. Adding new requirements to existing contracts cannot be implemented in such a short time frame. For subcontractors maybe a more general requirement could be: For license holder’s significant subcontractors, there should be a documented request that these aspects are included in their investment plans for the next planning period. Thereafter there should be a follow up mechanism.

Similarly to O3, if subcontractors are included, the workload for the license holder would be unfeasible. This requirement should not be on a per subcontractor basis but should also be based on total number of new vehicles per country (congruent with mass-balance reporting per country in STEP-tool).

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Swan Ecolabelling cannot accept removing subcontractors as a large part of the industry bases large parts or all of its transport work on purchased transport. In addition, ordered vehicles are also included.

**PostNord Group**

A.Light goods vehicles

Gas = must be clarified that it is biogas (search and replace all gas with biogas!)

Require electricity to be certified green electricity?

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Swan Ecolabelling wishes to promote vehicle replacement for gas operation, regardless of whether the vehicles run on 100% biogas or vehicle gas that has a certain proportion of natural gas. As we want to favour electrification regardless of the type of electricity used.

**PostNord Group**

B.Heavy goods vehicles

At least 20% or at least 1 vehicle of the new added heavy goods vehicles must be powered by gas, electricity or hydrogen.

Comments:

The requirement should be amended with ‘whichever is the highest’ so that if one company invest in 100 new vehicles don’t get away with having only 1 new vehicle powered by gas, electricity or hydrogen.

Hydrogen = not existing atm – also need to clarified that hydrogen must be produced using renewable energy.

Gas = must be clarified that it is biogas (search and replace all gas with biogas!)

Accepted hybrid technologies in the form of range extender. No further definition/clarification of “range extender”

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

We are aware of that, but we do not want to complicate the technology shift in this situation and therefore do not set specific requirements on how hydrogen, electricity or biogas has been produced.

Other comments have been corrected.

**BioDriv Öst**

1)Vi anser att kriteriet Krav på nya fordon (O4), gällande nyanskaffning av tunga fordon, bör höjas. Det bör finnas goda förutsättningar att höja kravnivån till minst 30 % biogas, el eller vätgas eller 2 fordon. Vidare bör det också vara fullt möjligt att införa en högre kravnivå på minst 50 % runt 2025, då förutsättningarna för att köra på el, vätgas och biogas förväntas ha förbättrats ytterligare.

BioDriv Öst anser att kravet på minst 20% eller minst ett fordon av de årligen nyinköpta tunga fordonen ska drivas med biogas, el eller vätgas är för lågt. Redan i dagsläget finns det på många håll goda förutsättningar att köra både långväga transporter och last mile transporter med flytande respektive komprimerad biogas och flera tankstationer planeras att byggas de närmaste åren, med stöd från Klimatklivet. Eldrivna tunga lastbilar är fortfarande dyra i inköp, men då driftkostnaderna är låga kan även investeringar i eldrift löna sig på sikt. Vätgasdrift kan också bli allt mer konkurrenskraftigt i vissa segment framöver. Vi anser därför att det är rimligt att höja kravet till 30 %. Tack vare de stora investeringar som nu sker i laddinfrastruktur samt vätgastankställen 2 för tunga fordon (bl.a. via regionala elektrifieringspiloter och kommande ny EU-förordning med krav om utbyggnad av vätgastankställen och laddinfrastruktur) bör det också vara aktuellt att från 2025 införa ett krav på att minst 50 % av de årligen nyinköpta fordonen ska drivas med biogas, el eller vätgas.

Våra förslag på höjda krav på nya biogas, el och vätgasfordon motiveras av att vi tror att det är klokt att inte förlita sig för mycket på biodiesel i vägtransportsektorns omställning till fossilfrihet. Detta eftersom sektorer utanför vägtransportsektorn har färre förnybara alternativ att ställa om till på kort sikt och är därmed i större behov av biodiesel än vägtransporter. Att satsa på en ökad diversifiering av drivmedel i vägtransportsektorn innebär att biodiesel kan användas till ett mer konkurrenskraftigt pris i bl.a. arbetsmaskiner, fartyg och flygplan vilket är nödvändigt för att även dessa sektorer ska kunna påbörja en omställning till fossilfrihet. De flesta tunga lastbilar är i jämförelse förhållandevis enkla att ställa om till drift med andra förnybara alternativ som biogas, el och vätgas. Särskilt med tanke på att Svanen godtar hybridteknik för tunga fordon.

Vad gäller just hybridteknik bör det också tydliggöras vad som avses med räckviddsförlängare/range extender. Det framgår inte i definitionslistan under "hybridteknik" hur detta definieras. Rimligtvis bör räckviddsförlängare/range extender inkludera fordon som har ett batteri som går att ladda med ström från elnätet, d.v.s. en laddhybrid. Vi anser att mildhybrider/elhybrider inte bör räknas som ett fordon som har räckviddsförlängare.

### **DHL Freight Sweden AB**

Under rubriken O4 Krav på nya fordon, A lätta fordon B. Tunga fordon är vår bedömning att kravet på att "Ny tillförda lätta fordon\* till det Svanenmärkta nätverket ska drivas med gas, el eller vätgas" är mycket högt ställt. Remissen gör gällande att det inte ska godkännas några övriga biobränslen för nya lätta fordon vilket är ett anmärkningsvärt strikt krav på landsomfattande e- handelstransporter. Detta beaktat att utbyggnationen av laddinfrastruktur endast är påbörjat och därför kan betraktas som mycket begränsat, särskilt i perifera områden. I dagsläget är det inte heller möjligt att tanka gas i hela Sverige.

Den följande kravspecifikationen under samma rubrik som ovan; att den" nytillförda lastkapaciteten från gas- el och vätgasfordon ska uppgå till minst 75 % eller 85 % beroende på hur stor del av landet som licensinnehavarens nätverk täcker) är, mot bakgrund av den första kravformuleringen på 100%, (se ovan) motsägelsefullt, med två oförenliga krav. Här önskar vi få ett förtydligande.

Vi anser också att kravet på att el/vätgas ska utgöra en så stor tillförd kapacitet som minst 75–85% är orimligt högt med tanke på att en infrastruktur för laddning för

idag endast är i sin linda. Ovan kravställningar driver även investeringar av laddinfrastruktur till mer avlägsna platser på landsbygden för de aktörer som har valt att erbjuda landsomfattande leveranser. Laddstationer ute på landsbygden riskerar att användas mycket sparsamt vilket inte är ekonomiskt försvarbart. Detta riskerar inte bara att bli en konkurrensnackdel för dessa operatörer, utan det gynnar även de som enbart har verksamhet i mer tätbebyggda områden, särskilt de som endast trafikerar storstäder. Av den anledningen vill vi att Svanen överväger att sänka kraven generellt, alternativt att kraven för definitionen på "nationellt e-handelsnätverk" anpassas och skrivs om.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

När det gäller krav O4 om inköp av tunga fordon har remissvaren varit motstridiga. Förutsättningarna för framförallt flytande gas är i tillägg olika i de olika nordiska länderna. Efter remiss har kravnivån på 20 % nyinköpta fordon flyttats fram till att gälla 1 januari 2025 (inköp under 2024). Däremot har vi gjort bedömningen att ingångskravet behöver sänkas något. Orsaker är framförallt långa leveranstider samt inte tillräckligt väl utbyggd infrastruktur överallt. En annan viktig orsak är att det normalt en stor andel underleverantörer som utför e-handelstransporter och dessa är mycket svårare att kravställa för en licensinnehavare.

**Instabox**

O4 B - Bör tydliggöras att kravet är minst 20 % eller 1 minst fordon, där kravet på 1 fordon kan tillämpas om 5 eller färre fordon tillförs.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er noggranna genomläsning och har åtgärdat.

**Naturskyddsföreningen**

O4 B. Tung a fordon: räckviddsförlängare/range extender står att det ska förklaras i Definitioner – hittar det dock inte där.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er noggranna genomläsning och har åtgärdat.

**Posti**

A)Postal delivery employees' owned vehicles to be excluded

A) Unclear requirement as according to the table below also other vehicles than electric / gas / hydrogen are accepted.

A) How is change is subcontractor fleet considered: if a subcontractor is changed and uses its existing fleet is this "new" fleet from the Swan Label point of view? Our opinion that it should be considered as existing fleet. Also if a subcontractor has earlier driven with e.g. 1 vehicle for Posti and volumes grow and the subcontractor starts using another already existing car, this should only fulfil criteria for existing fleet.

A) Should this be limited to new vehicles (registered/taken into use after receiving the licence)?

A) brackets missing from formula

The requirement applies to new vehicles that are added to the licensee's network annually during the licence's period of validity after the licence has been obtained, either as purchased, rented or leased. The requirement applies to own vehicles and new vehicles from subcontractors/carriers that carry out e-commerce logistics. The term "new" does not include added capacity from subcontractors' existing vehicle fleet, only newly purchased, new rented or new leased vehicles.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

After referral, the criteria have been supplemented by requiring the license applicant to estimate the proportion of work carried out by the private vehicles of the license holder's own employees. This percentage can be disregarded if it does not exceed 5% of the total transport work including subcontractors.

We want to clarify that the requirement applies to newly acquired vehicles, not new UE fleets.

After referral, the requirement has been supplemented with the fact that ordered and partially paid for trucks that have not yet been delivered may also be included.

**Miljøministeriet**

Krav om en høj andel og overgang til 100 % nulemissionskøretøjer vurderes realistisk for lette køretøjer og på sigt for tunge køretøjer. Såfremt Nordisk Miljømærkning vælger fortsat at acceptere 'biogas' eller 'biodiesel' ud over en kortere periode (på 3-4 år) bør der tilføjes et parallelt krav om, at der anvendes 'anden generations biogas hhv. biodiesel (HVO100 Renewable Diesel) i vognparken'. Det vil sikre, at der ikke anvendes arealer til fødevarerproduktion til produktionen af brændstoffer.

Miljøministeriet foreslår følgende tekstnære ændringer - inkl. enkelte 'typos' - (med rød) i de miljømæssige krav til vognparken

A. Light goods vehicles New added light goods vehicles\* for the Nordic Swan Ecolabelled network must be **zero-emissions vehicles (with no direct emissions and 0 g CO2 per km) powered by gas, electricity or hydrogen. Hybrid technology is not accepted. In order to reward purchases of electric, gas and hydrogen vehicles with a greater load capacity, different vehicles are weighted based on their gross weight according to the table below.**

B. Heavy goods vehicles

**Nyt forslag til O4 (B)**

**Nordic Ecolabelling shall evaluate at the latest in 2025 the proportion of zero-emissions heavy goods vehicles (with no direct emissions and 0 g CO2 per km) in each Nordic country with the purpose of adding new national requirement of only allowing these vehicles from 2026.**

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Just nu är fokus på övergång från fossilt till förnybart och för att inte försvåra tekniskiftet ställer vi inte specifika krav på hur vätgas, el eller biogas har producerats. De värsta råvarorna utesluts dock genom krav O8 Hållbara råvaror. I tillägg är det mycket liten andel första generationens råvaror i biogasproduktion i Norden.

När det gäller krav O4 om inköp av tunga fordon har remissvaren varit motstridiga. Förutsättningarna för framförallt flytande gas är i tillägg olika i de olika nordiska länderna. Efter remiss har kravnivån på 20 % nyinköpta fordon flyttats fram till att gälla 1 januari 2025 (inköp under 2024). Däremot har vi gjort bedömningen att ingångskravet behöver sänkas något. Orsaker är framförallt långa leveranstider samt inte tillräckligt väl utbyggd infrastruktur överallt. En annan viktig orsak är att det normalt en stor andel underleverantörer som utför e-handelstransporter och dessa är mycket svårare att kravställa för en licensinnehavare.

### **Transportministeriet**

I relation til krav O4 angående erhvervelse af nye køretøjer, er vi betænkelige ved, at gasdrevne køretøjer sidestilles med el- og brintdrevne køretøjer. Såfremt det er naturgas, der anvendes til at drive de gasdrevne køretøjer, så er det ikke en bæredygtig løsning.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning önskar främja teknikskiftet till el- och gasfordon. I gasnätet ökar hela tiden andelen biogas. Samma problematik finns för vätgas där andelen grön vätgas förväntas successivt att öka.

## **O5 Förnybar energi**

### **PostNord Group**

STEP-tool does not consider the weighted efficiency factor for electricity when summarizing percentage of renewable energy (if only Electrical vehicles, share of renewable energy is 250%). Cell E11 has the wrong unit described.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Thank you for your careful reading. We fix after referral.

### **BioDriv Öst**

Beräkningen av förnybar energi i kriteriet om Förnybar energi (O5) bör ändras. De volymer förnybara drivmedel som blandas in i olika diesel- och bensin-produkter inom ramen för reduktionsplikten bör endast anges helt i linje med reduktionsnivån i lagen om reduktionsplikt (2017:1201) för det aktuella året. Alternativt kan förnybar energi beräknas endast utifrån den förnybara energi som inte omfattas av reduktionsplikt.

BioDriv Öst anser att beräkningsgrunden för vad som räknas som förnybar energi under Förnybar energi (O5) är problematisk och missvisande. Inom ramen för reduktionsplikten kan en rad olika drivmedelsprodukter säljas, med olika innehåll av förnybart drivmedel och därmed olika mycket växthusgasreduktion. Det som dock är viktigt att ha i åtanke är att oavsett om produkten innehåller förnybart drivmedel som gör att klimatreduktionen är 85 % eller 0 % så ger tankning av dessa drivmedel i praktiken varken större eller mindre klimatnytta än gällande reduktionsnivå för det aktuella året i lagen om reduktionsplikt (2017:1201).

Detta beror på att den lagstadgade reduktionsnivån baseras på den genomsnittliga växthusgasreduktionen för alla drivmedelsprodukter som varje drivmedelsleverantör säljer årligen. I år, 2022, har vi en lagstadgad reduktionsnivå för diesel på 30,5 %. Även fast ett åkeri i år enbart tankar HVO97 med en växthusgasreduktion på ca 85 % jämfört med helt fossil diesel så kommer åkeriet i praktiken inte ha bidragit med



minskade utsläpp utöver reduktionsnivån på 30,5 %. Att en kund tankar mer HVO97 ger alltså ingen extra reduktion av växthusgaser på totalen. Ifall Svanenmärkta e-handelstransporter baseras på kriterie om förnybar energi som är utformat på detta sätt innebär det i praktiken att kriteriet är både missvisande och uddlöst.

Vi har full förståelse för att detta kan vara snårigt att förstå. Se gärna vår korta film om hur reduktionsplikten fungerar och varför det är viktigt att ställa krav på förnybart drivmedel utanför reduktionsplikten. <https://youtu.be/y6PLiC87ViM>  
Mot bakgrund av detta anser vi att beräkningsgrunden för förnybar energi för reduktionspliktiga drivmedel endast bör ligga på den växthusgasreduktion som enligt lagen om reduktionsplikt gäller för aktuellt år.

Ett enklare sätt att styra mot en hög andel förnybar energi kan vara att i stället räkna på hur stor andel av licenstagarens användning av drivmedel som består av förnybara drivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten. Detta sätt att ställa krav på förnybara drivmedel är något vi på BioDriv Öst rekommenderar i våra vägledningar för kravställning i offentlig upphandling av transporter (<https://biodrivost.se/Publikationer/Rapporter/Details/1599>). Kraven utgår från Upphandlingsmyndighetens kriterier för drivmedel och ett flertal kommuner och regioner har börjat tillämpa dessa krav sedan några år tillbaka. BioDriv Öst har även tagit fram en *Excel-mall* för att underlätta redovisning kopplat till dessa krav, baserat på drivmedelsanvändning, som går att ladda ner här: <https://biodrivost.se/Publikationer/Rapporter/Details/2920> (Excel-mall för uppföljning av transportupphandlingar). Ifall detta sätt att ställa krav på förnybar energi skulle användas anser vi att samma nivåer på som i nuvarande föreslås för andel förnybar energi kan användas för andel förnybart drivmedel utanför reduktionsplikten.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi är medvetna om denna utmaning. I tillägg ser inblandningsplikterna olika ut i de olika länderna med olika nivåer och olika bränslen som ingår. Nordisk Miljömärkning har medvetet valt att inte exkludera de drivmedel som ingår i inblandningsplikten främst på grund av följande skäl:

- Vi önskar främja de transportföretag som ställer krav på hög andel förnybart även om den ingår i reduktionsplikten.
- Med tanke på reduktions-/inblandningsplikternas förändring både i Sverige och de andra nordiska länderna kommer fråga att aktualiseras igen vid nästa generation.

Efter remiss har vi dock kompletterat med tillägg som enbart rör Sverige för att täppa till möjligheten att uppnå kravet på förnybart genom att tanka kvaliteter som exempelvis HVO97 eller andra kvaliteter som ingår i reduktionsplikten.

#### **CityMail Sweden AB**

Muskelkraft räknas som förnyelsebar energi enligt svar från Maria på direkt fråga om det. Men den energin räknas inte in i totalen när andelen beräknas. Detta betyder att manuella cyklar inte ger det plus de borde göra när det gäller andelen förnybar energi.

Terminaler, sorteringsmaskiner och liknade är i stor utsträckning förutsättningar för kollektiva transporter och energiförbrukningen från dessa bör därmed ingå.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi ber om ursäkt för att svarat fel på remisswebinarium. Vid närmare eftertanke ser vi ingen möjlighet att räkna in muskelkraft. Vi bedömer dock att konsekvensen blir marginell.

I denna första generation av kriterierna har vi medvetet avgränsat bort terminalerna och allt som sker på terminalerna. Men detta är, precis som ni påpekar en relevant fråga och kommer troligen att finnas med i nästa generation av kriterier.

**DHL Freight Sweden AB**

Under rubriken O5 Förnybar energi står det att andelen förnybar energi som används för det samlade transportarbetet i e-handelsnätverket i Sverige ska uppgå till minst 60 % från kriteriernas startdatum till den 31 dec 2024. Vi anser att det är en orimligt högt ställd nivå, särskilt som kravnivån för energieffektivitet, (CO2 per sändning) i jämförelse är högt satt. DHL:s framräknade energieffektivitet visar som exempel att stora transportnätverk genererar en mycket hög effektivitet per sändning. Ovan kravnivåer bör därför ifrågasättas och effektivitet bör alltid prioriteras före förnybart.

Generellt gäller både för lätta (och särskilt för de tunga fordonen) att investeringar i laddstationer måste vara ekonomiskt försvarbara. (Ekonomi är ju ett av de tre officiellt vedertagna hållbarhetskriterierna). Detta krav riskerar att suboptimera investeringar som har för avsikt att sänka klimatutsläppen. Företag bör alltid motiveras att investera där hållbarhetseffekterna av dessa är som störst, vilket i första hand är de tunga transportfordonen eller där laddplatser kan nyttjas så optimalt som möjligt. Detta krav riskerar även att försena investeringar då företag i stället kan välja att fortsätta att använda äldre fordon för att de inte når upp till detta krav.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Efter remiss har det skapats en koppling mellan kraven på energieffektivitet och andel förnybar energi. 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.

**Instabox**

O5: Kriterienivåerna är alldeles för låga. Man kan jämföra med branschöverenskommelse för fossilfritt som har tagits fram i Sverige, där nivån ligger på 98%. Fler och fler aktörer är också helt fossilfria. Att sätta krav på 60% för nästkommande 2 år är ett steg bakåt i utvecklingen. Nivåerna är även för låga för andra länder än Sverige.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

De viktigaste skälen till nivåerna förnybar energi är:

- En aktör som transporterar i hela landet ska ha ungefär samma möjlighet att uppfylla kravet. Utbudet av biodrivmedel skiljer sig markant åt mellan olika regioner.
- Att sätta nivån mycket högre förutsätter en mycket hög andel HVO i line-haul transporter. Nordisk Miljömärkning värderar att det inte är en långsikt hållbar lösning och dessutom kan dess förutsättningar förändras snabbt.

- Av samtliga remissvar framgår att nivåerna som är satta är rimliga och drivande.

### **Upphandlingsmyndigheten**

I kravtexten står det: Andelen förnybar energi som används för det samlade transportarbetet i ehandelsnätverket ska minst uppgå till nedanstående nivåer.

I de flesta andra kraven är det specificerat att kraven omfattar det svanenmärkta ehandelsnätverket. Det visar att det är just den delen som svanenmärks som omfattas av kravet, vilket skulle kunna skrivas in även i det här kravet för att på så sätt knyta kravet till det nätverk som svanenmärks.

### **Dansk Erhverv**

Af forslaget til udvidelse af Svanemærket, er der fastlagt en række krav til andelen af køretøjer og drivmidler, der skal være nulemissions last- og varebiler.

Dansk Erhverv deler opfattelsen af, at der frem mod 2030 vil forekomme en større udbredelse af særligt batteridrevne last- og varebiler. Dansk Erhverv understreger dog også, at udbredelsen er hæftet med store tidsforsinkelser, bl.a. forsat af, at teknologien endnu er i et tidligt stadie, og leveringsrammen for nye el-køretøjer kan være lang.

Dansk Erhverv anbefaler derfor, at der i Svanemærkets krav til brug af grønne køretøjer og drivmidler, tages højde for dette. Det gælder særligt for grænseværdierne fastsat i afsnit 8.2. punkt 03 og punkt 05, der for nuværende ikke er mulige at overholde for de fleste virksomheder.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Efter remiss har kravnivåerna för inköp av nya fordon sänkts en aning. I tillägg ges även möjlighet att räkna in beställda fordon som ännu inte levererats.

### **Posti**

“Energy from both own vehicles and those of any subcontractors must be included.”  
This data cannot be reliably gained from international networks where external operators are responsible for transportation and trucks might be fueled in other countries. See suggestion for limiting the scope in the national network in the beginning of this document.

Share of biofuel blended with fossil fuels not published in Finland and e.g. Neste confirmed that they do not share this info with their clients. Statistics Finland publishes only forecasts in the beginning of each yr but for e.g. 2022 the forecast is not correct as the biofuel obligation (jakelovelvoite) was reduced from 19,5% to 12% in summer 2022 due to high energy prices □ share of biofuel will drop significantly from the forecasted share.

Biofuel obligation in FI:

- 2022: 12,0% (confirmed)
- 2023: 13,5% (TBC in 2022)
- 2024: 22,5% (or higher, TBC in 2022) -> will significantly impact the calculations

Could the requirement to be limited to 100% biofuels (excluding blended) and decreased - this is data what companies have and can verify. Otherwise Swan Label organisation should provide the assumption to be used by FI companies.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

International /inbound transportation is not included in the scope.

After hearing, the requirement O5 is not applicable for Finnish companies, Detta kompenseras med att nivåerna i krav O3, O4 och O7 har anpassats för att vara drivande under finska förutsättningar.

## O6 Energieffektivitet

### **PostNord Group**

No comments other than including a balanced equation for Energy efficiency when weighting for electricity (See O5).

### **CityMail Sweden AB**

Energieffektiviteten behöver kunna beräknas utan att volymvikten först beräknats eftersom data över volymvikt kräver maskinell utrustning för mätning.

Effektiviteten skulle till exempel kunna baseras på faktisk snittvikt istället.

CityMail kan konstatera att vi inte klarar att leva upp till de högt ställda kraven även om vi har en infrastruktur som gör att de absolut flesta av hushållen bor inom benkraftsavstånd, vi cyklar ut med paketen. Vi gör det på befintlig brevbärarrunda dessutom. Allt lutar åt att fler och fler transportörer kommer att bygga upp en infrastruktur där man använder sig av minahubbar likt våra kontor, en plats dit paket samlas från terminalerna och en plats där buden utgår ifrån för att få en effektiv och mer hållbar leverans.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Eftersom paketvolymerna ökar och brevvolumerna minskar kommer volymvikt att öka i betydelse då det oftast är volymen som är begränsande i e-handelslogistik. Därför baseras krav på kunskap om volymvikt. Ingen ändring efter remiss.

### **Skrym**

#### Utebliven källhänvisning

Under punkt O6 så anges att ett nordiskt normvärde om 3 kg i volymvikt har beräknats fram. Eftersom detta föreslås användas i en normerande funktion så bör beräkningen redovisas. En felaktig nivå av normering riskerar att leda till att utsläppsminskningar uppnås på pappret men inte i praktiken.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Värdet 3 kg i volymvikt kommer från analys av data från ett antal transportörer och är även avstämt med flera transportföretag.

### **Posti**

“The total energy (E) used for the overall transport work in the e-commerce network must not exceed:”

This depends on the size & volumes of the delivery company - should this be per consignment and not the absolute energy consumption of the whole network?

Formula: Shoud “=” be ≤ ? , Energy units missing from formula

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar***

It is energy consumption per transmission that is intended. Thank you for your careful reading. Fixed after referral.

## **07 Klimatprestanda**

### **PostNord Group**

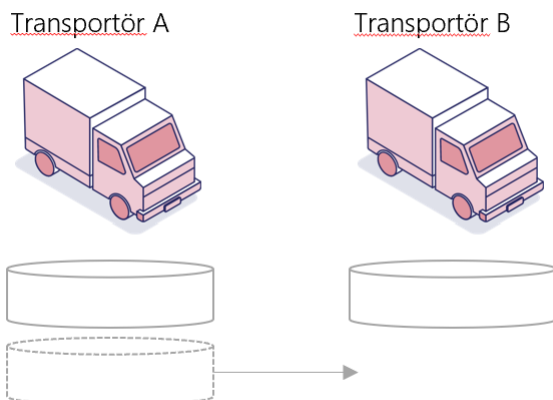
See our comments on certified green electricity. License holders that have certified electricity do not get to account for improved climate performance. Consider if different electricity options could/should be added.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Ecolabelling's principle is to base requirements on location-based electricity mix where the emission factor is determined based on the relevant electricity mix for a certain geography. In this case, the Nordic electricity mix is used as the emission coefficient for electricity in the CO<sub>2</sub>e calculation. The reason is that the Nordic electricity system is interconnected and that the requirement means reporting CO<sub>2</sub> emissions and not an absolute requirement limit. Nordic Ecolabelling also wants to equalize the climate effect of electrification in each country and avoid the risk that only the purchase of origin-labelled electricity contributes to a reduced climate impact.

### **nShift**

Vi reagerar också över att utsläppsminskningen ska ske i absoluta tal (BD sid 25), då det skulle bli svårt för en transportör som får en kraftig ökning i paketvolym, t ex genom att de vinner en stor kund, att nå målet. Transportör B (se nedan) som vinner paketvolymerna köper in bilar med väldigt litet klimatavtryck för att täcka det ökade transportbehovet, men kommer ändå höja sina utsläpp i absoluta tal. Potentiellt skulle det kunna innebära en betydande investering att fortsätta uppnå kriterierna för certifiering eftersom även delar av existerande fordonsflottan behöver bytas ut. Transportör A som förlorar paketvolymerna behåller sin gamla fordonsflotta och sänker tack vare de minskade volymerna sina utsläpp i absoluta tal och når kriteriet för certifiering.



### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Om vi ska nå klimatmålen så krävs det att vi når tillväxt och samtidigt minskar utsläppen s.k. decoupling. Vi har tagit hänsyn till det i samband med att vi

kommer att justera utsläppen i samband med uppköp och sammanslagningar. Organisk tillväxt bör kunna hanteras i befintligt nätverk där godset åkerkollektivt ert exempel rör främst dedikerade transporter och en Svanenmärkning bygger på att varor åker kollektivt så långt som möjligt.

### **Tåg företagen**

Tåg företagen vill påpeka att det är viktigt att beräkningsmodellen är samstämmig med standarder på området – framför allt kommande ISO 14083. Detta för att data-input ska korrelera med redan befintliga data hos transportörerna och inte kräva ytterligare omräkningar.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi har tittat på denna standard. Då STEP är en beräkning på en aggregerad nivå så behövs inte beräkningar per tonkm att beräknas enligt standarden. Vi har dock anammat de allokeringsprinciper som finns i standarden.

Vidare förklaras under ”instruktioner och regler” i bilaga 2 att: It is permitted to use other well-to-wheel (lifecycle) emission coefficients for liquid and gaseous biofuels than those stated in column E, if a certificate from the fuel company, for example fuel report can be presented. Därefter anges: It is not allowed to change the emission factors for electricity or fossil fuels (s. 29).

Vad gäller beräkningen av klimatpåverkan av elenergin är detta inte i enlighet med befintliga internationella standarder och ramverk, till exempel Greenhouse Gas Protocol och EN 16258. Båda dessa anger att företag i första hand – om uppgifter finns – ska beräkna sina utsläpp av växthusgaser utifrån elanvändning baserat på den el man köper. Som exempel kan det vara produktionspecificerat om företag har sådana avtal, eller uppgifter från elleverantörens residualmix.

Därmed anser Tåg företagen att emissionsfaktorer för el ska gå att ändra i beräkningsmodellen, på samma vis som det är möjligt att ändra emissionsfaktorer för biobränslen. För att kunna fylla i emissionsfaktorer för el kan till exempel certifikat från elleverantören utgöra underlag. Vidare bör det för användbarhetens skull för elförbrukning även finnas en extra kolumn med alternativet g CO<sub>2e</sub>/kWh (WTW), eftersom el oftast mäts i kWh.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning har som princip att basera krav på 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<sub>2e</sub>-beräkningen. Anledningen är att Nordens elsystem är sammankopplat samt att kravet innebär att redovisa CO<sub>2</sub>-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.

### **Posti**

Why is all electricity calculated with production mix emission factor although a transport company can purchase renewable electricity / guarantees of origin? If the logic is that purchasing renewable electr. only transfers emissions to another electr. user in the market, should the logic be the same for diesel & biodiesel. The more 100% biodiesel is purchased during each yr, the less biodiesel is blended in fossil

diesel (as biofuel obligation in FI only defines the % of total TJ of fuel supplied that needs to be biofuel - it can either be separately sold or blended). ◊ Our suggestion is to calculate both 100% biofuels and 100% renewable electricity with 0 emission factor.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Ecolabelling's principle is to base requirements on location-based electricity mix where the emission factor is determined based on the relevant electricity mix for a certain geography. In this case, the Nordic electricity mix is used as the emission coefficient for electricity in the CO<sub>2</sub>e calculation. The reason is that the Nordic electricity system is interconnected and that the requirement means reporting CO<sub>2</sub> emissions and not an absolute requirement limit. Nordic Ecolabelling also wants to equalize the climate effect of electrification in each country and avoid the risk that only the purchase of origin-labelled electricity contributes to a reduced climate impact.

As a life-cycle-based label, emissions during production and distribution will also be taken into account and thus the emissions are not zero emissions even if it is 100% biofuel.

**Posti**

Global standards should be followed when defining allocation / GHG calculation rules (GLEC Framework, GLEC end-to-end guidance that will be published 1/2023 and ISO 14083 that will be published in 12/2022). International interfaces for sharing logistics data are also under development - these need to be developed and maintained by external parties to guarantee that logistics companies cannot access each other's confidential data. These tools are needed for calculating end-to-end impact.

Emission factors / assumptions should be based on publicly available data or Swan Label should share assumptions that should be used. E.g. in Finland share of biofuel blended in diesel is not public data so it should not be required to be used in calculating share of renewables in the eCom transports that is used as a criteria for labeling. In Finland blended fuel is typically classified as non-renewable as is residual mix electricity (when the electricity user does not make an active decision to purchase 100% renewable energy product).

Note! Fuels must be separated by their different fossil and renewable components. Example: purchased Diesel must be separated and entered in both Diesel, HVO and FAME.  
Specific data on the composition of the purchased fuel qualities shall be used. If this is not known, national average must be used.

- Could the requirement be limited to 100% renewables?

3rd party verification following an internationally recognised assurance standard should be required for fuel data to guarantee reliability of the Swan Label.

Energy reporting should be 3rd party verified (limited or reasonable assurance following accounting standards)

Climate accounting should be 3rd party verified (limited or reasonable assurance following accounting standards)

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

In working with the criteria, we have used the same principles/calculation methodology/allocation principles as GLEC. In contrast, the criteria use emission factors more adapted to the Nordics.

The review process that always takes place within Nordic Ecolabelling is that the responsible administrator reviews the verification independently of the person who wrote the criteria. In addition, the administrator's work is reviewed by an inspector.

After referral, it has been made clear that the annual fuel verification from the fuel supplier/s must be third-party verified.

**Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv anbefaler, at man fastholder princippet om at bygge videre på tværnationale regler og ordninger, herunder i særdeleshed europæisk lovgivning. Dansk Erhverv bemærker endvidere, at Nordic Ecolabeling tager afsæt i en formodning om, at ISO14083, der stadig er under udarbejdelse, vil blive en gældende international standard for udregning af GHG-emissioner fra transporten. Dansk Erhverv henviser her til EU-Kommissionens fremlagte forventning om at udarbejde sin egen lovpligtige beregningsmetode. Det må derfor forventes, at der i Europa vil blive gjort brug af en anden regnskabsmetode end bl.a. ISO14083, GLEC og EN16258.

**Miljøaftryk fra E-handelstransport**

Det er afgørende, at en evt. udvidelse af Svanemærkningsordningen skaber sikkerhed for reelle grønne initiativer. Foruden at benytte sig af taksonomiens standarder, anbefaler Dansk Erhverv derfor også, at man er konsekvent i sit "Weel-to-Wheel" udgangspunkt. Dansk Erhverv er meget enige i analysen af, at biobaserede brændstoffer, både flydende og i gasform, kan spille en vigtig rolle i en overgangsfase, indtil der eksisterer andre teknologiske alternativer. Biogas har intet nettoudslip ved forbrænding, og er derfor nulemissions, målt fra køretøjets udstødning. Inddrager man hele livscyklussen, er det reelle CO<sub>2</sub>-aftryk dog bestemt ud fra produktionsmetode og det materiale, der er benyttet i processen. Af afsnit 3. bør man derfor være konsekvent, og kun måle biobaserede brændstoffers klimaaftryk ud fra hele livscyklussen.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning känner inte till några andra standarder än ISO 14083, GLEC EN 16258 i dagsläget men vi bevakar området och fasar in nya standarder om och när de kommer.

Vi är medvetna om det arbete som bedrivs inom CountEmission EU som är ett färskt att utveckla och harmonisera klimatberäkningar från den europeiska transportsektorn. Vi bevakar detta område.

Nordisk Miljömärkning använder utsläppskoefficienter utifrån ett WTW perspektiv för samtliga drivmedel.



## O8 Hållbara råvaror/drivmedel

### **Miljøministeriet**

Miljøministeriet støtter Nordisk Miljømærknings krav om, at råvarerne til fornybare brændstoffer ikke må have en høj ILUC-risiko. Dette er bl.a. tilfældet med soja og palmeolie, og soja bør derfor eksplicit nævnes i kriterierne

### ***Nordisk Miljømærknings kommentar:***

Vi håller med om att soja är problematiskt som råvara men det är idag inte klassat som högrisk ILUC och därför kommer detta bränsle att accepteras. Men så snart soja klassas om av EU som hög ILUC risk så kommer det även att slå igenom i Svanenmärkningen. Ingen förändring av kravet.

### **DHL Freight Sweden AB**

Remissen gör under rubriken; O8 Hållbara råvaror/drivmedel gällande att man får använda biobränslen som klarar RED direktivet förutom Palmolja och PFAD men man begränsar även användningen av flera andra tekniker då man i övrigt endast talar om el vätgas. Exempelvis bör ED95 kunna användas även i nya fordon. I vissa fall vill remissen begränsa användningen av teknik i nya fordon. DHL frågar sig vad anledningen är till detta. Det både finns och forskas en hel del på nya mer hållbara biobränslen som kan komma att bli användbara för e-handelstransporter framöver. Vår fråga är därför varför kriterierna ska begränsa teknikutvecklingen. Att e-handelstransporterna på sikt behöver bli helt emissionsfria är självklart och kraven bör av den anledningen skärpas allt eftersom ny hållbar teknik lanseras. Som skrivningen ser ut i remissförslaget gynnas och premieras vissa företag som har möjlighet att använda viss teknik, vilket en Svanenmärkning inte bör syfta till. En märkning bör vara teknikneutral och uppmuntra till hållbar teknikutveckling enligt vår bedömning.

### ***Nordisk Miljømærknings kommentar:***

Slutmålet för fossilfria e-handelstransporter är el och vätgas. Nya biobränslen mm ser vi som en övergångsteknik och vill därför gynna de som satsat långsiktigt. Vad gäller last mile så innebär biobränsle lokala hälsovådliga utsläpp och emissioner. Vi har därför valt att inte inkludera ED95 förutom andel fordon i befintlig flotta >3500 kg. Vi önskar att premiera biogas, då vi ser en långsiktig produktion och användning av detta bränsle.

### **DHL Freight Sweden AB**

Svanenmärkningen har enligt remissen inte för avsikt att godkänna förnybara drivmedel som innehåller PFAD. *Spårbar hållbar PFAD är godkänd enligt RED direktivet och därför också i den svenska lagstiftningen för Hållbara förnybara drivmedel.* Idag finns den produkten på den svenska marknaden i HVO100 – dieseln från Neste Oil. Konsekvensen av att denna produkt blir otillåten för en Svanenmärkning är att det blir betydligt mindre volymer av annan HVO att tillgå av HVO100 för att klara kraven. PFAD är dessutom godkänt i branschöverenskommelsen ”Fossilfri Leverans” vilket innebär att reglerna kommer att se olika för användaren av båda märkningarna vilket blir olyckligt och mer svårarbetat för de som vill ha en någorlunda enhetlighet i krav. Vi anser av ovan skäl att Svanen bör godkänna de biobränslen som klarar RED.

### ***Nordisk Miljømærknings kommentar:***

Enligt den information som vi inhämtat kommer PFAD att fasas ut från den

svenska marknaden så problematiken ovan kommer successivt att minska. Om det finns PFAD i HVO100 i Sverige så är det idag möjligt för en svensk köpare att köpa PFAD fri HVO på massbalans. Vad gäller fossilfri leverans så har de inget livscykelerspektiv i sin överenskommelse så därför kan vi inte harmonisera kriterierna till dem i detta läge.

### **Naturskyddsföreningen**

O8 Hållbara råvaror/drivmedel: massbalans godkänns. Detta känner ni säkert redan till, men HVO100, fysiskt fritt från råvaror med hög ILUC-risk, tillgängliggörs för offentligt upphandlade transporter från och med nu. Det kan finnas en möjlighet att även andra aktörer kan köpa detta.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi känner till detta men mängderna är så pass små fortfarande att vi inte kan basera kravet på detta.

### **PostNord Group**

Based on different conditions in different Nordic countries, we understand that there may be an exception for Finland.

### **Finnish Transport and Logistics SKAL**

However SKAL has opinion that the criterias for renewable fuel are too tight and there should be some re-evaluation for example with the raw materials of HVO diesel.

### **Posti**

PFAD is allowed by Finnish legislation - Swan Label should be in line with national legislation. In Finland all diesel contains PFAD (both biodiesel and "basic" diesel blend). All major fuel suppliers in Finland (Neste, St1/Shell and S-Group/ABC) have confirmed that they cannot provide mass balance based allocation for non-PFAD diesel / biodiesel in the near future. Teboil did not confirm but e.g. Posti does not recommend using Teboil as they sell Russian fuels. This requirement should not cover Finland as long as non-PFAD diesel/biodiesel is not available for transportation companies.

*Fuel containing raw materials with a high ILUC risk in accordance with the EU's Renewable Energy Directive (RED II) must not be used. The requirement covers both the licensee's own vehicles and those of the subcontractors/carriers included in the Nordic Swan Ecolabelled logistics network.*

*A calculation based on mass balance in accordance with Article 30 of the Renewable Energy Directive can be used to verify that raw materials with a high ILUC risk have not been used.*

*Nordic Ecolabelling considers the raw material Palm Fatty Acid Distillate (PFAD) to be a byproduct/co-product of palm oil production and PFAD is therefore considered to be a raw material with a high ILUC risk. Please note that so called palm oil free biodiesel, in Finland, can consist of PFAD.*

### **Neste Corporation**

The currently proposed criteria will limit e-Commerce Logistics providers to meet Ecolabelling criteria in Finnish markets in terms of renewable fuels. Neste recommends to align Ecolabelling criteria for e-Commerce Logistics with the national

as well as EU RED II sustainability criteria for renewable fuels, which also clearly defines what is to be considered high-ILUC risk raw materials.

From the fuel supplier perspective; Neste's products, and the raw materials we use to produce them, always meet all the regulatory requirements for sustainability and transparency in each of our markets. For the Finnish market, Neste MY Renewable Diesel is produced from 100% waste and residues. We do not share detailed information about market or product-specific raw materials or the shares of the overall use they represent as they may change over time in each market due to availability, price or market specific requirements.

The Mass-balance approach is in general widely-accepted and recommended. However, the mass-balance systems are required for fuel suppliers with a blending obligation. Therefore, extending the mass-balance systems to fuel distributors and all the way to fuel end-customers may not be feasible or at least require long-term development.

As an alternative, Nordic Ecolabel could consider promoting general measures to improve and secure the sustainability of renewable raw materials. As an example, during 2021, Neste was able to independently map and validate 100% (99.97%) of our PFAD supply chain to the supplying palm oil mills and 85% (85%) all the way to plantations. When mapping the supply chain to the plantations, publicly available data (e.g. on RSPO, ISCC, ISPO certifications) and supplier reporting have been used. (Neste Annual Report 2021, p. 71)

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

In general, requirement O8 prohibits fuel raw materials with a high risk of ILUC (indirect land use change), according to criteria from the EU's renewables directive (REDII). The fuels must be free of these raw materials, at mass balance level. Currently, only primary palm oil is classified by the EU as a high-risk raw material for ILUC.

After consultation, it has emerged that it is currently not possible for Finnish companies to fulfil the requirement. The reason is partly that PFAD makes up a large part of the content of biofuels in Finland today, and partly that mass balance systems have not been implemented by the fuel distributors in Finland.

To ensure that Nordic Ecolabelled e-commerce transport does not lead to an increased demand for PFAD in Finland, a new model has been developed for Finland:

- Requirement O5 Renewable energy does not apply to Finnish companies.
- This is compensated by the fact that the levels in requirements O3, O4 and O7 have been adapted to be driving under Finnish conditions.

## **O9 Körbeteende**

### **PostNord Group**

A. Following up subcontractors through spot checks will be very resource intensive. And there is no guidance on how many checks should be conducted. An alternative approach could be to request procedures and documentation on training from subcontractors and only if these seem under par, perform compliance checks.

B. Maintaining economical driving. We understand from the background document that what is required by heavy vehicle drivers is now also required for drivers of light vehicles without a class C driving licence. Since most of the light vehicles are electric it is questionable on how much is saved by this requirement. To be considered in your review. The number of drivers is also considerable and requiring training of all may come at a great cost for the licence holder.

We suggest this requirement is initially only valid for drivers of heavy vehicles in order to give licensees the opportunity to introduce programs for drivers of light vehicles as well.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Requirement part A is not changed but clarified after referral.

A relatively large part of the transports is carried out by subcontractors, and it becomes complex and difficult to impose requirements on the maintenance of economical driving on these. By requiring professional competence certificates to be renewed every 5 years, drivers of heavy trucks (c driving licence) already maintain their frugal driving style. Nordic Ecolabelling assesses that the greatest benefit has then been achieved and removes the requirement to maintain economical driving for B driving licenses after referral (entire part B).

**Systembolaget**

Gällande definitionen sparsam körning så bör säkerhetsperspektivet förtydligas i förklaringen – se text i fet stil. Förslag: Hur bilen körs har stor betydelse för utsläpp, **säkerhet** och buller. Bland annat påverkar hastigheten som fordonet framförs i samt däcktryck.

Något som trafikverket även belyst tidigare i år:

<https://www.youtube.com/watch?v=Fa7NTL1Z44k>. Än bättre om kravet på hastighetsefterlevnad kommer in under O9 Körbeteende, med redovisningskrav på fortkörningsböter.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Åtgärdat efter remiss.

**O10**      **Ruttoptimering**

**PostNord Group**

The following sentence should be moved to the beginning of the requirement:

Regional transport and last-mile transport are the transport carried out from the distributing terminal to the end consumer, via any depots. Line-haul transport and other fixed routes are not covered by the requirement

This should thus replace the current first sentence which states that more than these transports should be included. This may otherwise cause confusion/unclarity.

Note: A common term used for this is sequence optimization within pre-defined routes.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Fixed after referral.

## **CityMail Sweden AB**

Digital ruttoptimering av fasta rutter för CMC-transporter och utdelning är inte effektivt. Kravet borde därför inte gälla för paket som distribueras i brevflödet. En leverans som är möjlig att ändras av konsument efter att den bokats ska inte kunna Svanenmärkas eftersom en sådan leverans inte kan hanteras kollektivt/samordnat med andra i syfte att t ex optimera total energianvändning. Om den möjliga ändringen är så smart byggd att den bara är möjlig när det inte påverkar energieffektiviteten så borde ändring av konsument vara tillåten.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Om remissvaret avser fast rutt så är det redan undantaget från kravet. Om remissvaret istället avser brevleveranser så bör detta vara kvar då det finns en god förutsättning till förbättrat ruttplanering. Ingen ändring.

## **Skrym**

Vi anser att kravet om ruttoptimering bör utökas till att även gälla för upphämtningar från lager, som i nuläget faller under line haul och därmed undantas från kravet på ruttoptimering. Ofta ligger lager i samband med varandra och ger goda möjligheter till ruttoptimering - och det är dessutom ofta längre körsträckor än vad det är vid last mile.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Då dessa transporter är statiska så optimeras dessa så långt det går inom det egna bolaget. Därför ställer vi inget ytterligare krav på det. När det handlar om samlastning med annat gods från andra bolag så återfinns det under valbara krav.

## **Upphandlingsmyndigheten**

I kravtexten står det:

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

På samma sätt som i krav O5 kan kravet förtydligas genom att ange att kravet avser de svanenmärkta transportererna. Det kan exempelvis göras genom att skriva:

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

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Åtgärdat efter remiss.

## **O11 Hemleverans**

### **PostNord Group**

We believe that excluding parcel lockers and agents is going against the overall goal of certification – as parcel lockers reduce total emissions from deliveries (and pick-up).

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Possibly PostNord misunderstood the requirement? If we include parcel boxes, tougher requirements will be placed on these transports, which is not the intention of the requirement for home delivery.

**PostNord Group**

a) Further guidance is required if its **Actual coverage** (based on delivered B2C Home volumes), **Potential coverage** (Accounting for collect, where Home delivery was not selected by consumer) or **Theoretical coverage** (where we can provide B2C-Home, if consumer would order and select PN for delivery) (see O1).

The criteria in the table does not take energy use into account and only number of dedicated vehicles within a given fuel-category. *Should be based on mass balance fuelmix (similar to requirement O5).*

Full Time Equivalent for number of “dedicated” vehicles could also be used here (see O1, sub-contractor vehicles)

This is fine for parcels. However, for Varubrev – If home delivery passes through the letter-flow it should be excluded from the demand of notification. Data tracking is not feasible for the letter flow. Demands should only include dedicated parcel-transports.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

After referral, the degree of coverage has been changed to be in relation to postcode and not share of households.

We do not see the value of introducing a new term Full Time Equivalent. The purpose of the requirement is to specifically target the specific vehicles that carry out home deliveries as they are highly visible to the consumer.

After referral, packages in the letter flow have been exempted from notification requirements.

**Elkjop Elgiganten (Nordic)**

Da jeg kommer fra en jobb i Porterbuddy så ble det gjort undersøkelser av Transportøkonomisk Institutt om at hjemleveranser var nokså miljøvennlige, så lenge som elektriske kjøretøy ble brukt. Så anbefaler å ta en prat med Porterbuddy/Instabox rundt dette tema. (Jeg har sendt de lenkene i denne epost så kan være at de også allerede har tatt kontakt). Men mye bra ble gjort i denne rapport om akkurat miljøvennlig transport på tema hjemleveranser.

**CityMail Sweden AB**

Hemleverans är en del av last mile.

Enligt definitionen för hemleverans i kriteriet O11 omfattas sträckan från den sista distributionspunkten till konsumentens hemadress. Enligt definitionen är alltså transporten från brevbärarkontoret/CMC/filial till mottagarens brevlåda/fastighetsbox/dörr en hemleverans. Den traditionella brev- och tidningsutdelningen som Postnord, CityMail och MTD driver är alltså hemleverans.

Kravets utformning i remissen exkluderar leveranser till ombud och paketboxar och diskriminerar därmed hemleverans som sker genom traditionell brev- och tidningsutdelning. CityMail menar att det inte finns någon anledning att ställa lägre

krav på transporter som sker till ombud eller paketboxar än sådana som sker till hemmen utan att samma krav borde gälla all last mile. Leverans till ombud och paketboxar borde alltså omfattas av krav O11. CityMail föreslår att kravet byter namn till "O11 Last mile – hemleverans, ombud, paketbox och liknande". Alternativt styrks krav O11 samtidigt som relevanta delar från det kravet läggs till i krav O5.

### **Haypp group**

Aviseringar ska alltid ske av en leverans men utan särskilt tidsbunden avisering för hemleverans.

I förslaget ställs krav på avisering av hemleverans minst 24 timmar innan leverans, framför allt för att undvika så kallade bomtransporter. Med hänvisning till tidigare framfört under Q16 ovan vore det problematiskt om leveranser under ett dygn per automatik inte kan anses hållbara jämfört med andra leveranser. Följaktligen blir även ett krav på avisering om minst 24 timmar före leverans inte rimligt.

Förslag till omformulering av kriteriet: Haypp Group anser att kriteriet bör ställa krav på att avisering alltid ska ske samtidigt som licenshavaren ska kunna visa att denne arbetar för att minska bomtransporter

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Angivandet av en specifik tid är borttaget efter remiss.

### **Svensk Handel**

O11 b) – hemleverans

Sätt endast kravet på att avisering ska ske vid hemleverans och inte tidsbundet till minst 24 timmar.

Svensk Handel noterar att kravet för en Svanenmärkt hemleverans är att en avisering ska ha genomförts 24 timmar innan. I bakgrundsdokumentet förklaras dock bara att avisering är nödvändigt för att undvika bomtransporter, utan någon tidsbegränsning. Det är självklart att en avisering ska göras, men Svensk Handel ser inte något behov av att tidsbegränsa detta. Det kan uppstå situationer där leveransen kan ske närmare inpå, vilket t.o.m. då kan vara mer effektivt när exempelvis en utkörning i området redan är på gång.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Åtgärdat efter remiss.

### **Posti**

Postal delivery employees' owned vehicles to be excluded.

b) Quicker than 24h deliveries should be also accepted if a consumer chooses this from several proposed time slots that also include delivery after 24 hours. E.g. Posti gives several dates/time slots to choose from - some of these might be already during the same day if there is already a vehicle leaving for that route. Same day delivery is environmentally sound if the consumer is already home or chooses the parcel to be left to the doorstep (and the parcel delivery vehicle is in any case driving the route).

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Fixed after referral

## Faerdselsstyrelsen

“Hybrid technology is not accepted, see definitions”

Consider if hybrid technology running on electricity and biofuels could be used.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi vill inte godkänna detta oavsett vilket bränsle som används. Det finns inga hybrider mellan t ex. gas och el.

## O12      Krav med valbara åtgärder

### **Bring / Posten Norge**

6. Miljöeffektivare förpackningar

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

Vi anser att det kan finnas vissa svårigheter hos licenstagaren att påverka detta samt ha kunskap kring.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi håller med men det är viktigt att transportörer höjer kunskapsnivån kring detta för att skapa mindre luft i förpackningssystemet. Vissa arbetar aktivt med detta men inte alla så därför har vi valt att lägga det som ett valbart krav. Vi har dock vidgat scopet för kravet.

### **PostNord Group**

We think that your proposal to only have one of six requirements to be fulfilled is reasonable as all of them would be too difficult for any one company to fulfil. However, the requirements are quite different in nature/complexity and therefore, having different options do not provide a uniform requirement for all licence holders. This may result in ambiguity in terms of what the performance standards of the different licence holders are. And ambiguity and standards rarely go well together. This should therefore be considered before the proposed standard is finalized

We therefore suggest that these requirements are removed until next revision of the standard or that some are reworded so that they can be separate non-optional requirements. Below are comments of each of the requirements.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

We are aware that these requirements are scattered and can lead to it being unfair for the companies that apply. But at the same time, these are important aspects for creating a sustainable e-commerce logistics, so we want to keep them, but then only as optional requirements.

### **PostNord Group**

These are clarifications/changes that we believe are important to consider.

#### 1. Intermodal transport

There is a difference between having an established strategy and a fully financed project plan. We suggest the requirement should be reworded: The licensee must



have a strategy agreed by management in place at time for certification. This shall be followed up with a fully financed and approved project plan within a year after certification. The project plan shall be realised within the license period. Reasons for rewording: This creates a clear step by step requirement and it will also be in line with normal time spans for business planning and investments. Also, there may be a need to clarify where the line is drawn between ferry transport as part of the road network and other ferry transports (like between DK and NO or SE and FI).

2. Monitoring of actual fuel consumption & 3. Digital dynamic route optimization  
This should follow the same rationale as previous comments regarding own fleet vs. subcontractors.

4. Co-loading/co-transport between different transport companies  
This is not realistic. It could also be considered to be anti-competitive behaviour and we seriously doubt that head-to-head competitors would like to be co-transporters...

5. Open charging infrastructure  
This should be more in line with suggested rewording of optional requirement 1. Beginning with requiring a plan

6. More eco-efficient packaging  
Instead of a separate, optional requirement, consider including this in O17 when you change that requirement to be more in line with industry practice.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Ecolabelling thanks you for your comment and has implemented the following changes after referral.

- 1: changed according to your input.
- 2: reduced to 50% of subcontractors.
- 3: no change as it concerns 20% of package volumes.
- 4: This is the reason why it is an optional requirement. No change
- 5: According to the Swedish Transport Administration, most loading of heavy vehicles will take place at private charging points, both in terms of depot and destination charging. It is therefore important that carriers open up their charging infrastructure to their sub-riders so that they can increase electrification.
- 6: No change.

**Amazon**

Vi uppskattar särskilt att digital dynamisk ruttoptimering har inkluderats bland kriterierna, om än som en valbar åtgärd (s. 18, kriterium O12). Amazon använder avancerade prognos- och planeringsverktyg för att kunna placera produkter i logistikcenter så nära kunden som möjligt, för att minimera antalet vägmil och möjliggöra löftet om leverans inom en eller två dagar. Vi använder dessutom teknologi för ruttplanering så att fordon kan fyllas i så hög grad som möjligt, inklusive tjänsten Amazon Freight som lägger till andra företags försändelser i våra rutter och säkerställer att maximal volym levereras med samma koldioxidavtryck. Genom detta är vi en aktör som bidrar till konsolidering både i the middle mile och the final mile av leveranskedjan.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för informationen.

## **Naturskyddsföreningen**

O12 Punkt 2. Rad 1: Ett (IT) system som...

O12 Punkt 4. Rad 4: ”reellminst” – omformulera meningen. Rad 5: ”samt och” – samma där. Infoga mellanslag efter punkten innan ”En”. Rad 7: avsluta meningen efter ”samarbetet”... till exempel ”ska bifogas” eller liknande.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi tackar för er noggranna genomläsning och har åtgärdat.

## **Tåg företagen**

I ett gemensamt uttalande med Sveriges åkeriföretag har Tåg företagen poängterat vikten av intermodalitet där tåg och lastbil kan komplettera varandra på ett bra sätt. Behovet av lastbilstransporter kommer alltid att finnas eftersom transporter med järnväg och/eller sjöfart sällan når hela vägen fram till konsumentens dörr. Samtidigt råder det till exempel förarbrist inom åkerinäringen. Med bättre planering och förutsättningar för intermodalitet, skulle järnvägen kunna avlasta och stärka åkerinäringen genom att transportera det långväga godset. Därmed frigörs förarresurser från de långväga och tidskrävande transporterna.

Tillsammans med kravet på intermodalitet är det bra att kravställningarna främst fokuserar på vägtransporter och på fossila drivmedel. Överflyttningen av gods från väg till järnväg och sjöfart behöver ske i större utsträckning. Enligt en rapport från Trafikverket skulle den sammanlagda överflyttningspotentialen (där e-handel endast utgör en begränsad del) av gods från väg till sjö och järnväg på kort och längre sikt, innebära en minskning av godstransportsektorns koldioxidutsläpp med 15–20 procent. Genom överflyttningen skulle järnvägens transportarbete öka från 29 till 35 miljarder tonkm, medan lastbilstrafikens skulle minska med 3 miljarder tonkm. Det är alltså viktigt att mäta transportarbetet och kontinuerligt följa upp de olika trafikslagets effekter.

För att vara i linje med de långsiktiga klimatmålen om nettonollutsläpp år 2045, behöver klimatomställningen inom transportsystemet präglas av transporteffektivt samhälle, hållbara och förnybara drivmedel samt elektrifiering och energieffektiva fordon. Ur ett branshperspektiv är det därmed positivt att värdet av intermodalitet finns med, framför allt eftersom väldigt få e-handelstransporter idag använder tåglösningar.

Dock är det olyckligt att kravet på intermodalitet inte är ett obligatoriskt krav, eftersom det likställts med fem andra till karaktären relativt annorlunda valbara krav. Tåg företagen inser utmaningarna med att göra intermodalitet till ett obligatoriskt krav. Dock borde det finnas någon form av incitament att välja intermodalitet framför övriga valbara krav.

I sammanhanget noterar Tåg företagen att syftet med Svanenmärkning av e-handelstransporter ska ”stimulera till fossilfria leveranser samt premiera intermodala lösningar och innovation”. Citatet är ett omfattande initialt löfte som avges utan några vidare specifikationer. Tåg företagen är frågande på vilket sätt systemet verkligen premierar intermodala lösningar om inte kravet kan skärpas upp från det gällande förslaget. Svanenmärkning ska i själva verket ta som utgångspunkt att även fokusera på att adressera stora och viktiga frågor som intermodalitet och Tåg företagen vill poängtera att det möjligen inte är tillräckligt att företagen endast ombeds rapportera in huruvida intermodalitet är planerat och/eller

tillämpas. För mer kraftfullhet och resultat skulle vi betrakta det som positivt om kravet kring intermodalitet kunde skärpas och förtydligas ytterligare, även om det inte är möjligt att göra intermodalitet till ett obligatoriskt krav.

Skulle det valbara intermodala kravet ytterligare kunna kvalificeras genom att det krävs en – eventuellt årligen återkommande – motivering från licensinnehavaren varför intermodalitet inte kan tas med i de fallen så inte sker?

Ett alternativ kan också vara – för att ytterliga stärka kravbildens – att företag som inte kan välja intermodalitet i stället måste uppfylla två valbara krav.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Efter ett uppföljande möte mer er då vi diskuterat vidare har slutresultatet blivit att inte förändra till ett obligatoriskt krav då det skulle vara för begränsande i dagsläget på grund av olika typer av gods, volym eller transporter som passar. Kravet har dock skärpts till en årlig översyn av beslutet kring intermodala transporter och en förklaring till beslutet.

**Upphandlingsmyndigheten**

I krav O12 ges licensinnehavaren möjlighet att välja att uppfylla minst ett av de sex angivna kraven. De sex valfria kraven berör olika parametrar, vilket i sig gör det svårt att jämföra två olika licensinnehavare som uppfyllt olika krav under krav O12. Valfriheten ger licensinnehavaren en flexibilitet, men det kan göra det svårare för en upphandlande organisation att jämföra märkningen med andra märkningar. Det kan till exempel bli nödvändigt om den upphandlande organisationen ställer krav på en viss märkning vid en offentlig upphandling.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi förstår utmaningen men om den upphandlande organisationen har andra krav än de som återfinns i Svanenmärkningen så bör de ställa specifika krav kring detta.

5.3.3 Krav kapitel 3 Sociala krav

O13 Arbetsvillkor anställda och egenföretagare

O14 Arbetsvillkor egenanställda

**PostNord Group**

This requirement must be divided into two parts: own employees and subcontractors' employees. For own employees – the requirement is fine.

For subcontractors, we suggest the following:

- The license holder must have procedures in place for selecting and approving subcontractors. In these procedures, there must be requirements on labour standards on par with collective agreements in written agreement/contract/Code of Conduct between the licensee and significant subcontractors. - The licence holder's procedures for following up on compliance and reporting should show that level of compliance remains at least at the same level as the year before and has not decreased. This would be in line with the basic requirement of climate emissions shall not increase.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

No change after referral other than the clarification that the requirement applies to tier 1.

**CityMail Sweden AB**

O13-O15: Att det ges möjlighet till ”kollektivavtalslikande villkor” samt anställning via ”egenanställningsföretag” medför en risk för missbruk eftersom det är svårt/dyrt att kontrollera. Att företag använder sådana anställningsformer/upplägg syftar till att minska risken för företaget innebärande att den ökar för den som utför arbetet och i förlängningen samhället. Är det verkligen motiverat att tillåta sådana anställningsformer/upplägg i detta sammanhang eller hade det inte varit bättre att helt enkelt kräva att kollektivavtal tecknas och följs?

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Det hade varit enklare men inte vår roll som frivillig miljömärkning att driva kollektivavtals-plikt.

**DHL Freight Sweden AB**

O13-O14: Gällande de krav som specificeras i remissen under rubriken 2.3 Sociala krav för chaufförer, så menar vi att dessa krav även bör ställas på de som arbetar på de paket/ godsterminaler och lager inom den specificerade Svanenmärkningens scope. (se fig. 1 sid 5). Detta för att märkningen ska vara trovärdig och rättvisande gällande krav på anställda i e- handelskedjan.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er kommentar. Frågan om terminal-anställdas arbetsvillkor är relevant och kommer säkerligen att bli en del av näst generations krav (2.0)

**Naturskyddsföreningen**

O13 Vi uttrycker oss på olika vis när det gäller hur vi formulerar kravet på arbetsvillkor för anställda och egenföretagare. Uppmärksammar att ni inte ställer något krav på egenföretagare – har det fallit bort eller är det medvetet? Tänker på kravet att egenföretagare och enskild näringsidkare ska inneha F-skattsedel.

O14 Behöver kanske förtydligas att även de egenanställda ska omfattas av försäkringarna? Eller ska de inte omfattas?

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

De företag som är tilltänkta som licensinnehavare bedömer vi att krav på F-skattsedel för underleverantörer redan är omhändertaget.

O14 är kompletterat efter remiss.

**Upphandlingsmyndigheten**

O13-O14 hänvisar till vårt kravID 11367

Kriterierna hänvisar till Upphandlingsmyndighetens villkorsbilaga om lön, semester och arbetstid för godsförare, KravID 11367. Dessa villkor är framtagna i samråd med arbetsmarknadens parter Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund med utgångspunkt i Transportavtalet. Det kan tydliggöras i dokumentationskravet att hänvisningen till Upphandlingsmyndighetens sida hör ihop med Transportavtalet: Arbetsrättsliga villkor för godsförare.

Upphandlingsmyndigheten tycker att det är bra att hänvisa till denna eftersom det minskar risken att det uppstår olika versioner av vilka arbetsrättsliga villkor som ska tillämpas i branschen. En hänvisning till arbetsgivarorganisationen Biltrafikens Arbetsgivareförbund bör dock läggas till.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för er kommentar och har korrigerat.

**Fellesforbundet**

Vi vil i vårt innspill til høringen beskrive litt hvilke problemer bransjen har med tanke på lønns og arbeidsvilkår.

Bransjen og de største aktørene som dominerer innenfor netthandel og hjemlevering er preget av at det er mange ledd, og underleverandører i transportkjeden. Spesielt det siste leddet i leveringsprosessen har store problemer med sosial dumping. Til tross for at dette er store «seriøse» aktører som gjerne er offentlig eid. Posten/Bring, Postnord, DHL, DB Schenker etc. Bruker alle underleverandører som er såkalt selvstendig næringsdrivende, og har ingen garantier for lønns og arbeidsvilkår, eller en inntekt å leve av.

En serie store medieoppslag i vår og sommer har dokumentert alvorlige tilfeller av sosial dumping innenfor de store transportselskap som driver levering for netthandelsbedriftene. Fellesforbundet har påpekt at det i stor grad er basert på «selvstendig næringsdrivende» sjåfører som i realiteten skulle vært ansett som arbeidstakere, med rettigheter som arbeidstakere. De store transportselskapene unndrar seg arbeidsgiveransvar og sosialt ansvar ved å organisere driften på denne måten. Det har vist seg vanskelig å få bransjen selv til å rydde opp i dette, og også vanskelig for kontrollatene til å føre effektive kontroller i denne bransjen.

I høringsnotatet ser vi at Nordisk Miljømerking legger opp til at de sosiale kravene anses oppfylt gjennom Fair transport godkjenning. Fellesforbundet vil gjøre oppmerksom på at vi ikke anser Fair transport godkjenningen som noe garanti for bærekraftige lønns og arbeidsvilkår. Fair Transport godkjenning forutsetter medlemskap i NLF, gjelder ikke underleverandører og denne godkjenningen inneholder lite av verdi knyttet til utfordringene med sosial dumping i transportsektoren. Fellesforbundet går derfor imot å benytte Fairtransport godkjenning som dokumentasjon på at de sosiale kravene er oppfylt. Allmenngjøringen av lønn er ikke gjeldende for kjøretøy under 3,5 tonn, og det er i denne gruppen vi ser de største problemene med sosial dumping i transportsektoren, og som også står for det meste av hjemleveringer fra netthandel

Fellesforbundet ber Nordisk Miljømerking se på utformingen av de sosiale kravene på nytt, og se om de kan bedre tilpasses norske forhold.

Vi foreslår at det kan stilles krav om at selskapene ved bruk av selvstendige næringsdrivende, må kunne dokumentere at disse er reele selvstendig næringsdrivende.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Krav O13 om arbeidsvillkor för anställda hos licensnehavare och deras underleverantörer ha utvecklats rejält efter remiss.

Som beskrivs i rapporten ”Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen”<sup>2</sup> har det oppdagats problem med kriminalitet i arbeidslivet i denna del av transportbranschen i Norge. Problemen omfattar blant annet skattefusking, sosialforsikringsbedragerier, utnyttjande av anstallte og svarte loner. De kriminelle ar ofta organiserte og ges ekonomisk fordel i konkurransen med andre virksomheter som foljer lagar og regler. I Norge ar godstransporter med varubilar opp til 3,5 ton ureglerede. Det inneb ar at hovedleverantor og oppdragsgivere inte har en lagstaddag skyldighet at kontrollere lan og arbeidsvillkor hos inhyra underleverantorer. Det saknas ogsa krav pa kor- og vilotider samt fardskrivere som det finns krav om for tunge fordon. For at minimere risiko for kriminalitet i arbeidslivet ska en licensansokare i Norge som anvender underleverantorer for varubilstansporter (fordon ≤ 3,5 ton) arbeide igjennom checklisten i bilaga 5 og sikrestilla at virksomheten har fungerende rutiner og kontroll pa samtlige punkter.

I tillegg har vi tagit bort henvisningen til Fair Transport Norge som i dagslaget enbart ar ett egenkontrollsystem.

### **Transportministeriet**

Beskafstigelsesministeriet har folgende bemerkninger:

”For et par ar siden blev der udformet og gennemfort regulering pa vejtransportomrade vedrorende iagttagelse af et omkostningsniveau. Pa saavel gods- som buskorselslovens omrade vurderes det saledes at vare relativt uproblematisk at stille krav om overenskomstmaessige vilkar jf. henvisningen til Fardselsstyrelsens hjemmeside i afsnit 2.13.

Med hensyn til varebiler kunne DA og FH imidlertid ikke identificere en eller flere kollektive overenskomster, der kunne laegges til grund for fastlaeggelse af et omkostningsniveau, og derfor er det Beskaefstigelsesministeriets umiddelbare vurdering, at det i praksis vil kunne vare u hensigtsmaessigt at operere med et krav om overenskomstmaessige vilkar i relation til varebiler. Der henvises dog til Transportministeriet/Fardselsstyrelsen i forhold til en aktuel vurdering af forholdene i branchen”

### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv bemarker, at der, i opstillingen af gaeldende maerkningsordninger og krav, igen er taget afsat i et svensk udgangspunkt. Både Fair Transport og Bra Miljoval er ikke udbredt til resten af Norden, der i stedet bl.a. benytter sig af den europaeiske vejpakke, som udgangspunkt for regulering af ansaettelses- og arbejdsvilkar for chaufforer.

### ***Nordisk Miljomaerknings kommentar:***

Att en maerkning eller sertifisering enbart finns i ett land hindrar inte att h anvisa till den om den bedoms fullgod. Dock ar grunden for licensansokare i samtlige l ander att antingen uppvisa kollektivavtal eller fylla i den angivna bilagan for att beskriva motsvarande villkor. Pa samme maade som Fardselsstyrelsen.dk henviser den danske del af kravet for varebiler til niveauet i de vilkar, som findes i de kollektive overenskomster for chaufforer, der udforer godskorsel. Se [Krav til varebilsvognmaend \(fstyr.dk\)](#)

---

<sup>2</sup> Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen. Raad og tiltak for hovedleverandorer og oppdragsgivere, juni 2022.

## **Fellesforbundet**

Vi viser også til høringsnotatet og punkt O14 Arbeidsvilkår egenanstalda. Slik denne kategorien beskrives i notatet er lite treffsikkert med tanke på norske forhold. Som tidligere nevnt er det i stor grad «selvstendige næringsdrivende» som utfører mye av transporttjenestene innenfor hjemlevering i Norge. Disse oppfatter vi er å regne som egenføretagare i henhold til definisjonen som brukes av nordisk miljømerking. Fellesforbundet har pekt på at vi ser stort omfang av "falsk selvstendighet" i denne bransjen, og at mange feilklassifiseres som selvstendige næringsdrivende, og reelt sett skal anses som arbeidstakere.

Det vises til at det er varslet regelendringer både på EU nivå, og nasjonalt med innføring av en såkalt presumpsjonsregel hvor man antar arbeidstakerstatus med mindre arbeidsgiver sannsynliggjør noe annet.

Så lenge vi har de store problemene knyttet til sosial dumping for denne gruppen vil ikke svanemerke godkjenning hjelpe for disse, og man risikerer et godkjent stempel som i realiteten har lite verdi som attest for rimelige lønns og arbeidsvilkår i bransjen. De sosiale kravene må i tilfelle fange opp selskapenes misbruk av "selvstendig næringsdrivende" sjåfører om Svanemerket skal kunne ha troverdighet rundt sosial bærekraft.

Fellesforbundet ber Nordisk Miljømerking se på utformingen av de sosiale kravene på nytt, og se om de kan bedre tilpasses norske forhold.

Vi foreslår at det kan stilles krav om at selskapene ved bruk av selvstendige næringsdrivende, må kunne dokumentere at disse er reelle selvstendig næringsdrivende.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Egenanställigingsformen är olika utbredd i våra nordiska länder. Kravet som det är formulerat är relevant för Danmark och Sverige och behålls. Däremot uppdateras bakgrundstexten så att det framgår att egenanställning i princip inte förekommer inom transportbranschen i dag i Norge eller Finland.

## **O15 Säkerhet**

### **PostNord Group**

5. Procedures for monitoring speeds and any speed limit violations.

As item 5 is worded now, it is unclear to what detail these procedures should go, and especially on how the licensee is supposed to monitor its subcontractors. Delete item 5 altogether, or if this is not an option, at least exclude subcontractors.

If you still choose to include subcontractors, it has to be clarified that it is sufficient that they have documented procedures for this

It is unrealistic that a licence holder would get every subcontractor's permission to monitor their trucks and employees. Additionally, it's not necessarily the same vehicle that performs the linehaul/transport every day. The vehicles that subcontractors use can vary from day to day. Also, smaller subcontractors may not have the necessary systems for monitoring their vehicles and transports. There is no universal solution here. Compatibility and data collecting would also be a major issue, both in real time and retroactive.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

The requirement is rewritten so that it is clearer that the purpose is for a licensee to require that subcontractors have routines and working methods for safety work within their own operations.

**Posti**

“4.Procedure and/or system support that describes how driving and rest times, plus the provisions of the Swedish act on working time in road transport (Vägarbetstidslagen), are complied with and monitored.”

Unclear requirement, Finland context?

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Clause 4 when rephrased more broadly; "Routine and/or system support that describes how driving and rest times as well as road working time legislation is complied with and followed up."

### 5.3.4 Krav i kapitel 4 Avtal mellan transportör och e-handeln

#### O16 Konsumentlöfte om leveranstid

##### **Bring / Posten Norge**

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

*□ Avtal mellan licensinnehavare och e-handelsbolag som styr leveranstiden till som snabbast 1-3 dagar för det Svanenmärkta alternativet samt krav på att detta tydligt ska framgå i utcheckningslösningen om leveranstid Det snabbaste löfte som ges i utcheckningslösningen till konsument.*

Vi arbetar i dagsläget för att ge så korrekt information till mottagaren. Som det ser ut i nuläget så styrs detta på postnummer. Det förslag som går att läsa ovan skulle isåfall i viss mån motverka att mottagaren får bästa möjliga informationen om sin leverans.

##### **PostNord Group**

We believe that the amount of days are not the most deciding factor for the best sustainable option.

High utilization and fill rate are better indicators of a green choice and does not necessarily require more time.

The most important aspect for a consumer is specificity – Thursday after 17.00 is more important than one-day delivery time. 1-3 days is not consumer friendly. Since the main objective of this requirement is to nudge the consumers away from faster and faster deliveries, you may instead want to consider having a minimum requirement that same-day deliveries cannot be Nordic Swan labelled. This would then let the ecommerce retailer and the licence holder to jointly come up with the specific time of delivery.

A Swan-labelled transport option should be an attractive one for consumers and if the consumer feels that this option is not convenient and precise, that may hinder the success of the label



### **Elkjop Elgiganten (Nordic)**

Vi er kritiske til at man ikke ser mulighed for å ha miljøfokus også på de raske leveransene. Mange av aktørene som tilbyr levering samme dag eller dagen etter utfører dette med hel elektriske biler. Porterbuddy i Norge, Instabox, Bring etc. Alt dette blir utført av elbiler, lastesykler etc. Så vi mener bestemt at hvis man skal lykkes med en type miljømerking så vil det å ekskludere transporter opp til 3 dager ikke være riktig, da det heller ikke viser en riktig bild

### **Amazon**

Samtidig noterar vi att kriterieförslaget inte tillåter en leverans som är snabbare än “inom 1-3 dagar” (s. 22, kriterium O16). Vi förstår avsikterna bakom förslaget men uppfattar att det bygger på en förenklad bild av vilka faktorer som driver utsläpp, vilket i sin tur innebär att det inte är anpassat för att minska utsläpp kopplade till leveranser och påverkar kunden negativt i onödan. I egna beräkningar är Amazons snabbaste leveranser (en dag eller mindre) i genomsnitt de leveranser som ger upphov till minst utsläpp då denna korta leveranstid endast erbjuds för de produkter som finns närmast kunden. De faktorer som driver utsläpp har konstaterats vara (1) leveranssträcka, (2) leveransmetod (t.ex. eldriven eller fossil leverans) och (3) leveransoptimering/-konsolidering. Därför skulle vår rekommendation till Svanen vara att prioritera dessa faktorer, snarare än leveranshastighet.

### **Best Transport**

Hastighet är inte synonymt med större utsläpp givet att transporterna sker fossilfritt samordnat och med hög fyllnadsgrad. Detta sker hos en rad olika transportörer som kör både dessa snabba leveranser men även dem som går lite långsammare. Problemet med kriterierna är att dessa innovativa och av kunderna omtyckta tjänsterna då felaktigt exkluderas. Mycket e-handel distribueras på detta sätt och uppskattas både av konsumenterna och e-handlarna.

### **CityMail Sweden AB**

Nyckeln för att uppnå hög energieffektivitet är att *sändningarna*<sup>3</sup> transporteras kollektivt i så hög utsträckning som möjligt. En kollektiv transport (utdelning) kan vara uppbyggd på ett sådant sätt att en viss andel av konsumenterna har utdelning redan nästa dag samtidigt som andra konsumenter har utdelningen om 2, 3 eller 4 dagar. Att i ett sådant läge diskvalificera en tjänst som nyttjar just den möjligheten och erbjuder leverans inom t e x 1 dag anser CityMail vara felaktigt eftersom leveransen dag 1 inte är miljömässigt sämre än leverans dag 2, 3 eller 4. CityMail ställer sig därför frågande till om det verkligen är effektivt att Svanen anger tidskrav på det sätt man gör i förslaget. Vår uppfattning är att om kravet på energieffektivitet ställs tillräckligt högt så kommer det att leda till hållbara leveranstider. CityMail som enbart hanterar mindre paket som utgör 75% av alla paket på marknaden gynnas inte av att vi befinner oss hushållsnära geografiskt och på så vis kan leverera med icke el-assisterade cyklar där vi dessutom låter våra paket samåka med post vi delar ut. Det känns helt enkelt inte rimligt att detta inte ska premieras.

### **Haypp Group**

- En snabb leverans under 1 dag / 24 timmar / behöver inte vara ohållbar och precision av leverans är efterfrågad, varför snabbaste kundlöfte om 1–3 dagar inte är

---

<sup>3</sup> Sändningen enligt definitionen i remissen

ändamålsenligt. I stället bör kriteriet leda till att e-handlaren och transportören inte får försämra hållbarheten i sin leverans genom kortare leveranstid.

Förslagets utformning förutsätter att en ökad tid i logistiksystemet skapar förutsättningar för en ökad hållbarhet för e-handelsleveranser där en Svanenmärkning förs fram som motkraft till snabba leveranser i form av så kallad same day delivery. Kravet sätts till att snabbaste konsumentlöftet som visas i utcheckningslösningen ska vara ”leverans sker inom 1–3 dagar.” En kortare tid i logistiksystemet avgör inte om leveransen är mindre hållbar samtidigt som en längre tid i logistiksystemet inte behöver betyda en hållbarare leverans. Att nedvärdera en snabb, effektiv men fortsatt hållbar logistik missar syftet med miljömärkningen.

Haypp Group drivs av att utveckla och förbättra för våra kunder. Leveransprecision i valet av transportör och leveransmetod är viktigt här, så kallad Estimated Time of Arrival eller förkortat ETA. En försämring av konsumentens möjlighet till precision kommer oundvikligen leda till minskad attraktivitet för de leveransalternativ som är hållbarare.

Vidare, för hemleveranser med legitimationskrav behöver konsumenten leveransprecision, vilket kraftigt försvåras med beskrivningen i förslaget. Givet att en leveranstid krävs enligt kriteriet behövs ett förtydligande kring från viken aktivitet det räknas från. Det behöver inte nödvändigtvis vara från den tidpunkt när konsumenten gjorde sin beställning hos e-handlaren utan kan vara i samband en senare aktivitet i paketering och leveransflödet.

*Förslag till omformulering av kriteriet:* Haypp Group önskar se att kriteriet ställer krav på att ehandlare respektive transportören arbetar för en förbättrad hållbarhet där en leverans inte får bli mindre hållbar genom att erbjuda kortare och precisa ledtider. Arbetet för att säkerställa detta ska kunna redovisas.

### **Instabox**

Vi lämnar starka förbehåll till framförallt kriterium O16, då vi anser att man fokuserar på helt fel aspekter med detta kriterium. Fokus på kraven bör ligga på att säkerställa en så hög energieffektivitet, resurseffektivitet och förnybar energiförsörjning som möjligt. Man bör inte bestraffa moderna lösningar, aspekter som inte har en direkt påverkan på klimatprestanda, eller lägga fokus på områden som är väldigt beroende av annat än transporten i sig. Snarare kan man istället skärpa de direkta miljökraven ytterligare för att säkerställa att licensinnehavare faktiskt ligger längst fram i branschen vad gäller miljöprestanda. Då premierar man också alla aktörer, oavsett licensinnehavare eller ej, att arbeta åt rätt håll, med fokus på hur man kan modernisera sin flotta, sin energiförsörjning, och generella effektivitet i systemet - inte fokus på hur man kan vara långsam och oförutseende i sin transport.

Det borde alltså inte handla om att agera motkraft mot snabba leveranser, utan man borde istället vilja agera motkraft mot ineffektiva system och resursslöseri.

Vi lämnar ett starkt förbehåll mot detta krav. Syftet med detta krav är att ge transportbolag möjlighet att optimera på energieffektivitet och klimatprestanda genom att möjliggöra en jämnare och högre nyttjandegrad av logistiksystemet (tex fullare lastbilar). Problemet är att precision i leveranstid inte är något som i sig leder

till mindre hållbara transporter. Bolag har idag möjlighet att med maskininlärning och med live data ta hänsyn till nyttjandegraden i systemet redan när leveransfönster anges till konsument i e-handelskassan. I princip innebär detta krav därför att bolag som har investerat i att optimera sin verksamhet för att hålla en så hög och jämn nyttjandegrad som möjligt (dvs ge kundlöften som redan tar hänsyn till detta), och planerar sin verksamhet därefter genom att erbjuda kunder leveranser när det inte är fullt, blir bestraffade för något som ur energieffektivitet är positivt. Genom detta kriterium blir alltså bolag med högre sofistikeringsgrad i sin transportplanering bestraffade.

Om bolag uppnår kraven på energieffektivitet och övriga krav på klimatprestanda, så bör bolaget anses ha bevisat att man håller en hög nivå på klimatprestanda, och frågan om hur "intelligent" eller sofistikerad man är i arbetet med att upplysa kunden med en så korrekt leveranstid så tidigt som möjligt är inte relevant i sammanhanget. De transportörer med bäst klimatprestanda bör premieras i denna märkning, inte de transportörer som inte har lagt ner arbete på proaktiv transportplanering. Därför föreslås att detta krav tas bort, och istället att tidigare miljömässiga krav (tex O5 eller andra) skärps istället, då detta skulle ha en mycket mer direkt påverkan på faktiskt klimatprestanda.

Argumentet ovan gäller även för snabbhet. Snabbhet i sig bör inte bestraffas då snabbhet kan handla om att man har en mer effektiv process där sortering går snabbare och paketen inte står stilla. Utöver detta så är en relativt stor andel av den totala "leveranstiden" som anges till slutkund även packtiden i e-handlaren varulager. Detta har inget med transporten att göra, och det är inte rimligt att i en miljömärkning av ehandelstransporter ta in kriterier som dels bestraffar fel aspekter (dvs bestraffar modern transportplanering, bra processer, förmåga att ange leveranstid med precision osv), och som dels är väldigt beroende av något som inte har med transporten att göra. Med detta kriterier premierar man alltså inte bara omoderna transportlösningar, utan också ehandlare som packar långsamt, vilket inte borde höra till frågan.

### **Lyko**

Lykos motargument: Vi ser inte en koppling mellan snabb leverans och sämre hållbarhet. Snabb och effektiv men hållbar logistik drabbas av kravet i O16. Undersökningar visar att det är precision kunderna önskar, detta blir inte möjligt om vi inte får visa upp ETA i check-outen.

### **nShift**

Det råder ingen tvekan om att det är viktigt att transportörer och e-handlare arbetar aktivt med utsläppen som genereras vid e-handelstransporter från lager till slutkonsument, speciellt då "last mile" har en relativt större påverkan på en varas koldioxidavtryck än "line haul". Dock tycker vi att använda "leverans sker inom 1-3 dagar" som ett kriterium för att öka hållbarheten i e-handelstransporter blir ett trubbigt verktyg som i värsta fall riskerar att bli en pappersprodukt. Det är tydligt vad som vill uppnås genom att förlänga transportledtiden och öka flexibiliteten i att planera transporter, men i vår mening går det inte att förvänta sig att denna ändring garanterat leder till minskade utsläpp. Rimligtvis borde det bli enklare för transportören att hålla högre fyllnadsgrad, men det garanterar inte att det blir så. En transportör skulle i teorin kunna kopiera en existerande transportprodukt med kortare leveranstid, märka den med "leverans sker inom 1-3 dagar", lägga in de Svanenmärkta paketvolymerna i den kopierade transportprodukten och därigenom

uppnå detta kriterium utan att i realiteten ändra någonting i sin produktion. Det finns också gott områden i Sverige där slingbilar har vissa avgångsdagar (t ex måndag, onsdag och fredag), där volymerna i övriga flöden, med andra förväntade leveranstider, är sådana att denna avgångsfrekvens är nödvändig. Vi har svårt att se att denna typ av transportkedjor skulle påverkas av att vissa produkter får ett utökat leveransfönster med minskade utsläpp som följd.

### **Skrym**

Vi bedömer att förslaget innebär orealistiska krav på utformning av checkouten, och ställer för hårda krav på hur leveranslöftet utformas. Även om det kan finnas en korrelation mellan leveranstid och genomsnittlig effektivitetsnivå så är det långt ifrån en kausal sanning. Förslaget i nuvarande form motarbetar till exempel möjligheten för en småskalig transportör som har möjlighet att hämta en fullt lastad elmoped på en lokalt microfulfilment-lager och leverera samma dag att framstå som hållbar i enlighet med märkningen.

Detta går också rakt emot e-handlarens ekonomiska incitament. Det finns tydligt bevisad kundnytta med att kunna erbjuda ett specifikt leveransfönster, och att bygga in en så tydlig motsättning mellan den föreslagna märkningen och e-handlarnas möjlighet att leverera kundnytta är riskabelt och mycket svårt att kontrollera. Även de visuella krav som ställs med fördefinierade meningar är i grund och botten orealistiska.

### **Svensk Handel**

- Undvik att sätta krav som utgår från en känsla och inte fakta. Möjliggör därför leverans samma dag till kunden om licenstagaren kan visa att krav för märkningen uppfylls.
- Möjliggör leverans samma dag vilket innebär att exempelvis livsmedels- och apoteksleveranser och kan Svanenmärkas.

I bakgrunden till kriterierna redogörs för motivet att endast e-handelstransporter som tar längre än en dag får erhålla en Svanenmärkning. Resonemanget bygger på ett antagande att längre tid för en leverans alltid är mer hållbart. Svensk Handel vill framföra att så inte alls behöver vara fallet. Beroende på typ av produkt, var lagret ligger och var konsumenten befinner sig kan en leverans på under ett dygn mycket väl vara det mest hållbara alternativet. Svensk Handel förordar därför att det möjliggörs att Svanenmärka transporter som går fortare än en dag, bara man kan visa på att man i övrigt uppfyller Svanens kriterier.

Det behöver även klargöras i kriterierna när tiden för en leverans börjar räknas. Är det från när konsumenten gjort beställningen eller är det i något senare skede?

### **CityMail Sweden AB**

Nyckeln för att uppnå hög energieffektivitet är att *sändningarna*<sup>4</sup> transporteras kollektivt i så hög utsträckning som möjligt. En kollektiv transport (utdelning) kan vara uppbyggd på ett sådant sätt att en viss andel av konsumenterna har utdelning redan nästa dag samtidigt som andra konsumenter har utdelningen om 2, 3 eller 4 dagar.

---

<sup>4</sup> Sändningen enligt definitionen i remissen

## **Tåg företagen**

Vi noterar även det krav som omfattar leveranstider och att det snabbaste löfte som företag ska ge till konsumenten ska vara en leveranstid om 1-3 dagar. Det är positivt att omedelbar leverans inte behöver vara ett krav för att företaget ska kunna erbjuda klimatsmarta leveranssätt. Det vore dock intressant att titta på kundens preferenser i relation till ledtider och genom det ytterligare utveckla klimatsmarta leveranssätt – förslagsvis genom ytterligare intermodala lösningar och fler e-handelstransporter på järnvägen.

## **Dansk Erhverv**

I kriterierne (2.4 Krav i avtal mellan transportör och e-handeln) står der: ”Det snabbaste löfte som ges i utcheckningsløsningen till konsument om leveranstid ska vara "leverans sker inom 1-3 dagar". Og endvidere står der: ”Nya normer hos konsumenter og vara en motkraft mot meget snabbe leveranser (same day delivery)”.

Ekspresslevering/Same day delivery benyttes primært af kurerkørsel i dag, men tilbydes også af en række e-handelsvirksomheder. Selvom levering inden for samme dag betyder, at det kan være svært for udbyderen at optimere lasten og logistikken, er ekspresslevering ikke nødvendigvis dårligt for klimaet og miljøet. Såfremt leveringen foregår på eks. Cykel eller ved brug af et nulmissionskøretøj, er det intet til skade for klimaaftrykket.

Dansk Erhverv anbefaler derfor, at kravet om minimum 1-3 dage levering slettes. Begrænsninger af uhensigtsmæssig Same Day Delivery bør i stedet indgå i kriterierne for at tilbyde Svanemærket transport.

## ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kravet är helt omarbetat efter remiss och som grundkrav gäller nu att leveransalternativ som lovar leverans samma kalenderdag (same day delivery) i utcheckningen inte kan Svanenmärkas.

I tillägg ges en möjlighet även för sammadag -leveranser att visa att de kan både vara hållbara och snabba och därmed uppnå Svanenmärkning. För detta krävs att samtliga last mile transporter i nätverket enbart utförs med el- eller muskelkraft.

The requirement has been completely reworked after referral and as a basic requirement it now applies that delivery options that promise delivery on the same calendar day (same day delivery) at check-out cannot be Swan Ecolabelled.

In addition, an opportunity is also given for same-day deliveries to show that they can be both durable and fast and thereby achieve Nordic Ecolabelling. This requires that all last mile transports in the network are carried out solely with electric or muscle power.

## **O17 Incitament för att minimera luft i förpackningar**

### **Bring / Posten Norge**

*I licensansökarens avtal med e-handelsbolag om Svanenmärkt ehandelstransport ska prismodellen vara baserad på volym (dvs. fraktdragande vikt eller volymvikt, se Definitioner) enligt nedanstående formel.*

*Prismodell får inte baseras på vikt eller styck.*

Är detta något som skulle gälla 100 % av alla kunder oavsett hur godset ser ut? Något som vi anser är viktigt att ha i åtanke är att prisstruktur är komplext och därför svårt att ställa om på kort tid.

### **PostNord Group**

Even if the requirement “The pricing model must not be based on weight or unit” is clearly defined – it is intrusive to commercial agreements already in place. This would be a serious obstacle to obtain certification.

The standard practice in the industry is to pay for whichever is greater – the actual weight or the volumetric weight.

Instead of touching the pricing models, you may want to consider having a requirement of having projects and plans in place to reduce air in packaging. And possibly add requirement of programmes to minimize fill rates – thus minimising transports.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordic Ecolabelling thanks you for your comments and adjusts the requirement so that it must be fulfilled no later than 12 months after the license has been granted.

### **CityMail Sweden AB**

CityMail med flera använder sig inte av energislukande sorteringsmaskiner. Andra transportörer har sorteringsmaskiner men har inte påkopplat funktionen som mäter och väger paketen eftersom det gör att maskinen hanterar färre paket per timme.

Att packa varor i onödigt stort emballage innebär i grunden ändå att totalkostnaden för kunden blir dyrare så kostnaden för emballaget går upp. Det finns även paket som upplevs som att ha onödigt mycket luft i sig med det är för att man behöver skyddande dämpningsmaterial till en hanteringskänslig produkt. En mer lågt hängande frukt är att komma åt transporten från e-handlaren till respektive terminal. Att maximera dessa transporter skulle spara både miljö och ekonomi.

CityMail hanterar enbart mindre paket och har specialiserat oss på just denna typ av paket. I vårt erbjudande har vi viktintervaller i prissättningen som gör att vi hanterar denna fråga, men vi går enbart på faktisk vikt.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kriterierna tar vi hänsyn till ert upplägg eftersom det finns en friskrivning från detta krav för brevoperatörer.

### **Haypp Group AB**

Incitament för att minska luft i förpackningar är bra. Kriteriets utformning är däremot mindre gångbart i praktiken då luftproblematiken i förpackningar bara delvis hanteras med den fraktdragande vikten eller volymvikt. I stället bör kriteriet leda till att e-handlaren respektive e-handlaren och transportören samt enskild transportör arbetar för att minska luften i förpackningar och redovisar hur det arbetet utförs och resultatet av detta. En sammanslagning med kriteriet om miljöeffektivare förpackningar vore lämpligt.

Förslaget belyser ett viktigt område om att aktivt jobba i hela logistikledet med att minska andelen luft. Användning av kriteriet kan däremot halta eller försvåras med nuvarande kriteriebeskrivning.

Idag är mätning praktiskt svår då möjligheten inte finns brett hos e-handlare och transportörer. Eftersom packningen av varor sker helt inom e-handlarens

verksamhet kan kriteriet även bli lite väl långt från själva transportören som licensinnehavare. Ett större systemtänk är nödvändigt där de olika stegen i logistikledet behöver vävas samman. E-handlare, respektive e-handlaren och transportören samt den enskilda transportören och dess nätverk behöver arbeta för att minska luften i förpackningen och hur de transporteras i logistiksystemet. Haypp Group anser att storleken på förpackningar inte är problemet, utan andelen luft i paketet varför incitament som syftar till en effektivare packning av varor är bra. Ett tydligt sätt minska den totala andelen luft vid exempelvis återkommande eller löpande beställningar är att eftersträva större men färre leveranser. När ett av två paket med viss andel luft inte färdas genom logistiksystemet minskas den totala mängden luft mer än om de två enskilda paketen blev något mer fyllnadseffektiva. Den valbara åtgärden i kriterium Q12 (6) Miljöeffektivare förpackningar berör delvis samma område men med annan möjlighet att arbeta med frågan. Ingången i kriteriet för miljöeffektivare förpackning är lämpligt, där en redovisning görs utifrån genomfört arbete och uppnått resultat. Därmed vore en sammanslagning med kriteriet om miljöeffektivare förpackningar lämpligt. Haypp Group vill att materialvalet och dess resursanvändning tydligare framgår i den hållbara e-handelsleveransen.

I flera fall undantas den hållbara möjligheten att försortera leveranser för en kortare transport, eftersom mindre terminaler kan ha svårt att hantera kriteriet och därmed kan ökade antalet eller längden av transporter för en leverans.

Förslag till omformulering av kriteriet: Haypp Group vill uppnå ändamålsenliga kriterier varför det bör ställas krav på att e-handlare och transportören att visa hur de arbetar för att minska andelen luft i förpackningar och leveranser. Aktörerna behöver årligen visa en procentuell förändring i andelen minskning oavsett storlek. Genom att lägga samman Q17 och den valbara Q12(6) skulle en ny, icke valbar, kriterieformulering kunna införas som täcker både förpackningsmaterial och effektivare förpackningar.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

E-handelns arbete med att minimera luft i förpackningar är oerhört viktigt för den totala transporteffektiviteten. Dessvärre är det inget som går att ställa krav på i dessa kriterier som riktar sig till transportörer och som dessa ska uppfylla för att kunna bli licensinnehavare.

#### **Skrym**

E-handelstransporter i brevlöde bör ej undantas från kravet om prissättning på fraktdragande vikt enligt O17. Baserat på flera miljoner ordrar som Skrym analyserat framgår tydligt att det är i de minsta paketen som fyllnadsgraden tenderar att vara lägst i snitt - eftersom det oftast är där som singelordrar hamnar. På grund av detta är det viktigt att ekonomiska incitament inrättas för att fraktköpare ska vilja ha mindre paketstorlekar även för singelordrar av små produkter.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

En bra synpunkt men vi ser inte möjligheten att förändra hur brevtjänster i Norden prissätts eftersom det är ett område som är reglerat från staten.

## **Systembolaget**

Vi motsätter oss ett krav på prismodell med fraktdragande vikt då detta kommer påverka möjligheten för e-handlare med icke skrymmande gods att påverka sina totala fraktkostnader - i de fall som prismodellen mellan e-handlaren och transportföretaget idag bygger på pris per kolli och kollistorlek. E-handlare med icke skrymmande gods (som Systembolaget) har idag ett kostnadsincitament för att hålla nere antalet paket/pallar och optimera fyllnadsgraden på varje enskild kolli-enhet.

Olika förslag på tillägg/justeringar av kriteriet:

Ändra kravet till ett bör-krav, dvs ej obligatoriskt krav, alternativt

Gör ett tillägg i texten kring att kunder som kan påvisa icke skrymmande gods, ej behöver uppfylla kravet

Ta bort kravet helt – då arbete med att minska luften i förpackningarna kommer in under O12 punkt 6.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kravet har förändrats efter remiss. Dels gäller det vid nytecknande eller omförhandlade avtal. I tillägga gäller inte kravet e-handelsvaror > 20 kg och inte e-handlade varor som transporteras i brevflödet.

## **DHL Freight Sweden AB**

I remissen under rubriken 2.4 Krav i avtal mellan transportör och e-handeln står det att i avtal med ehandelsbolag om Svanenmärkt e-handelstransport ska prismodellen vara baserad på volym (dvs. fraktdragande vikt eller volymvikt). Det är mycket vanligt förekommande att avtal inte är baserade på fraktdragande eller volymvikt. Vi ser det som svårt att ställa det kravet mot alla kunder på marknaden idag vilket borde missgynna denna märkning.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kravet har förändrats efter remiss. Dels gäller det vid nytecknande eller omförhandlade avtal. I tillägga gäller inte kravet e-handelsvaror > 20 kg och inte e-handlade varor som transporteras i brevflödet.

## **Best Transport**

Krav om volymläkningar tror jag transportörerna är redo att hantera men väldigt få e-handlare ger denna information till sin transportör på ett korrekt sätt. Att transportören skall hantera avvikelser på emballage och luft i emballage är naturligtvis omöjligt eftersom transportören inte har någon rådighet i frågan utan enbart med detta upplägget påläggs ytterligare kostnader och hantering av missnöjda konsumenter som man inte själv kan hjälpa.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kravet har förändrats efter remiss. Dels gäller det vid nytecknande eller omförhandlade avtal. I tillägga gäller inte kravet e-handelsvaror > 20 kg och inte e-handlade varor som transporteras i brevflödet.

## **O18 Prisneutralitet**

### **PostNord Group**

Existing agreements should be honoured as such but for new agreements and renegotiations this should be a requirement.



## Haypp Group AB

- Krav om arbete för att minska returfrekvens med redovisning av hur arbetet utförs och resultatet av detta. Returtransport ska kosta mer än uttransporten.

Förslaget innebär en prisneutralitet mellan ut- och returtransporter med syfte att returtransporter inte ska vara prissatta lägre än uttransporter. Det är bra att returtransporter kostar så att e-handelskunden tänker till innan ett köp för att uppnå den långsiktiga beteendeförändring som behövs. Haypp Group anser att syftet med denna beteendeförändring ska oavsett vara att minska mängden returer och på så vis minska det totala antalet transporter i relation till del av logistiksystemet som är e-handelstransporter. Idag sker många transporter med fri frakt, vilket är ett sätt för e-handlaren att positionera sig och del av dennes strategi. Relativt vanligt förekommande är även att utleveransen är kostnadsfri redan från ett lågt eller inget värdebelopp. Haypp Group anser att en frakt tydligt behöver vara kopplad till en kostnad där ett lägre ordervärde bör vara förenat med en fraktkostnad för att öka förståelse och driva beteendeförändring.

Ett prisneutralitetstänk kan det lätt leda till fri retur. Här bör ett förtydligade ske om att returer ska prissättas högre än uttransport och inte bara vara neutralt.

Haypp Group anser att kriteriet bör ställa krav på att e-handlare arbetar att minska returfrekvens, vilket ska kunna redovisas.

## Lyko

Lykos motargument: Vi anser att returtransporter är bra om de kostar så konsumenter tänker efter innan köp. Därför måste det vara möjligt att ta mer betalt för returer än utleveranser. Förslag på omformulering: "Krav på att e-handlare kan visa att det jobbar mot en minskad returfrekvens"

## Systembolaget

Systembolaget jobbar idag mycket med återanvändning av fraktemballage (tomgodsreturer = retur av kartonger, fyllnadsmaterial och pall). Fraktemballaget från e-handelstransporterna skickas idag tillbaka till Systembolagets varudepå från våra butiker, ombud och transportörsterminaler för hemleverans. Dessa transporter prissätts idag annorlunda än de utgående transportererna. Gäller detta krav endast retur av varor, eller även retur av emballage?

## ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning har beslutat at helt ta bort kravet om prisneutrala transporter efter remiss då nyttan bedöms som låg i sammanhanget.

### 5.3.5 Krav i kapitel 5 Informationskrav

#### O19 Information i utcheckning

### PostNord Group

We believe the accompanying text is short and descriptive. Possibly rephrase so that it has a better flow to it: (Nordic Swan Ecolabel) ensures reduced climate impact and good labour standards for E-commerce logistics

### **CityMail Sweden AB**

Detta krav innebär att transportören (licensinnehavaren) ska följa upp att e-handlaren (kunden) använder märket på rätt sätt på sin hemsida/i utcheckningen. Ordningen medför risk för missbruk eftersom både transportören och e-handlaren vinner på att märkningen används och därmed saknar incitament att ta bort märkningen på en transportlösning som inte längre uppfyller kraven.

### **Haypp Group AB**

Den kompletterande beskrivningen till Svanenmärkningens logotyp tydliggörs och ger utrymme för enskilda utcheckningslösningens utformning eftersom utrymmet är kraftigt begränsat.

I förslaget anges att vid användning av Svanenmärket i utcheckningskassan ska beskrivningen "[Svanenmärkt e-handelstransport] säkerställer minskad klimatpåverkan och trygga arbetsvillkor." finnas med. Eftersom utrymmer i utcheckningen är kraftigt begränsat bör det förtydligas att den kompletterande beskrivningen kan synas exempelvis när alternativet väljs, eller genom att hålla över logotypen eller hela det berörda leveransalternativet.

Haypp Grupp anser att det i kriterierna bör inkluderas att licenshavaren samt eventuellt även licensanvändaren av den certifierade tjänsten – alltså e-handlaren – ska informera kunden om det Svanenmärkta valet. Detta kan exempelvis göras i samband med orderbekräftelse efter att utcheckningen genomförts, i leveransbekräftelser eller aviseringar för att nämna några.

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi tackar för er kommentar och har omarbetat kravet efter remiss så att det även om fattar att licensinnehavare ska kommunicera valet av Svanenmärkt leverans i avisering efter köp.

### **Konsumentverket**

Konsumentverket ser positivt på att det ska finnas en definierande och beskrivande text i direkt anslutning till Svanenmärkningen av e-handelstransporter men vill dock påpeka att den föreslagna texten i sig inte ger konsumenter tillräcklig information. Det framgår endast att "Svanenmärkt e-handelstransport säkerställer minskad klimatpåverkan". Information saknas dock om hur den minskade klimatpåverkan säkerställs, är det genom att flyg förbjuds eller att en stor del av fordonsflottan körs på el eller på annat sätt? Det framgår dessutom inte i relation till vad som klimatpåverkan minskas, jämfört med det sämsta alternativet eller jämfört med ett genomsnittligt alternativ?

### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

En fördjupad information om nyttan med Svanenmärkt leverans kommer att finnas på Svanens hemsida.

### **Tåg företagen**

Det är välkommet att konsumenten kommer bli erbjuden och informerad om de olika valen i check-outen. Tåg företagen vill dock belysa vikten av att det Svanenmärkta alternativet hålls kostnadsfritt för att ytterligare uppmuntra konsumenten att välja detta alternativ.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Vi håller med om detta men vill tydliggöra att vi saknar styrbarhet över prissättningen.

**Elise Caspersen Forsker II v/TØI , privatperson**

Et krav til å gi informasjon om at en transport er svanemerket virker å være en god ide! Forskning tyder på at denne typen nudge kan få flere til å velge miljøvennlig, gitt at transportalternativet ikke står i konflikt med forbrukers behov for leveringstid og pris. Et annet element som kan ha en positiv effekt er informasjon om hva andre gjør, feks at XX % av de som handler i nettbutikken velger den svanemerkede leveringen, at YY % av de som handler på nett er opptatt av miljøvennlig transport, eller annet.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Nordisk Miljömärkning tackar för kloka synpunkter med det är krav som rör e-handlaren och som licensinnehavaren inte har rådigheter. Dessa kriterier innehåller krav som licensinnehavaren kan ansvara för.

5.3.6 Krav i kapitel 6 Upprätthållande av licens

O20 Årlig rapportering

**PostNord Group**

See comments for the specific requirements – make them stringent and in line with reporting instructions. See STEP comment in “Key remarks”.

Reporting instructions are not clear regarding cross-border transports within the Nordics. Especially regarding different kWh/consignment values for DK.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Thank you for your careful reading. We have remedied the requirement and in STEP.

O21 Konsumentklagomål

**Bring /Posten Norge**

*Rutinen ska som minst omfatta klagomål på transportskadade produkter, för mycket luft i förpackningar, icke-miljöanpassade förpackningar eller bristfällig trafiksäkerhet vid leverans. Rutinen ska innebära att relevanta klagomål skriftligen kommuniceras till berört e-handelsbolag.*

Detta berör ovan nämnda krav som är svåra för oss att påverka. Detta är inte något som transportören själv äger eller kan påverka. Det är ju något som ligger hos säljande företag och därför borde dessa klagomål kommuniceras direkt till dem. Vi anser att det är orimligt att det finns en rapporteringsskyldighet på något som vi ej har möjlighet till att påverka eller rapportera tillbaka kring.

***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Kravet är justerat efter remiss till att omfatta klagomål kopplade till enbart e-handelsleveransen, som bristande trafiksäkerhet eller transportskadade produkter.

### 5.3.7 Definitioner och begrepp

#### **PostNord Group**

There is no definition or range for what constitutes a 'parcel'. Have you considered connecting the definition of parcel to delivery options and limitations in size and weight? These specifications could possibly be utilized:

<https://www.postnord.se/en/sending/preparations/dimensions-and-weights>

It is not clear if Varubrev is included in the definition of consignment or not. Must be clarified that Varubrev is not included in the definition, even though they are included in the whole service network.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

The list of definitions has been supplemented with a definition of package and it is clarified that waybills are included in the definition of a shipment.

#### **BioDriv Öst**

Vad gäller just hybridteknik bör det också tydliggöras vad som avses med räckviddsförlängare/range extender. Det framgår inte i definitionslistan under "hybridteknik" hur detta definieras. Rimligtvis bör räckviddsförlängare/range extender inkludera fordon som har ett batteri som går att ladda med ström från elnätet, d.v.s. en laddhybrid. Vi anser att mildhybrider/elhybrider inte bör räknas som ett fordon som har räckviddsförlängare.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Tack för er uppmärksamhet. Definitionslistan är förtydligad.

#### **Systembolaget**

Gällande definitionen sparsam körning så bör säkerhetsperspektivet förtydligas i förklaringen – se text i fet stil. Förslag: Hur bilen körs har stor betydelse för utsläpp, **säkerhet** och buller. Bland annat påverkar hastigheten som fordonet framförs i samt däcktryck.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Tack för er uppmärksamhet. Definitionslistan är förtydligad.

#### **Posti**

On-site inspection:

Should be clearly defined what is meant by "the site". Posti operates over 500 sites only in Finland.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

On site is defined as any part of the licence holders operation that conduct transportation of e-commerce goods.

#### **Faerdselsstyrelsen**

HVO100: HVO100 complies to the standard EN15940

HVO97: Up to 97 % HVO This blend is not to our knowledge used in Denmark.

#### ***Nordisk Miljömärknings kommentar:***

Tack för er uppmärksamhet. Definitionslistan är förtydligad. Definitionslistan är nordiskt och HVO97 riskerar att finnas i Sverige.