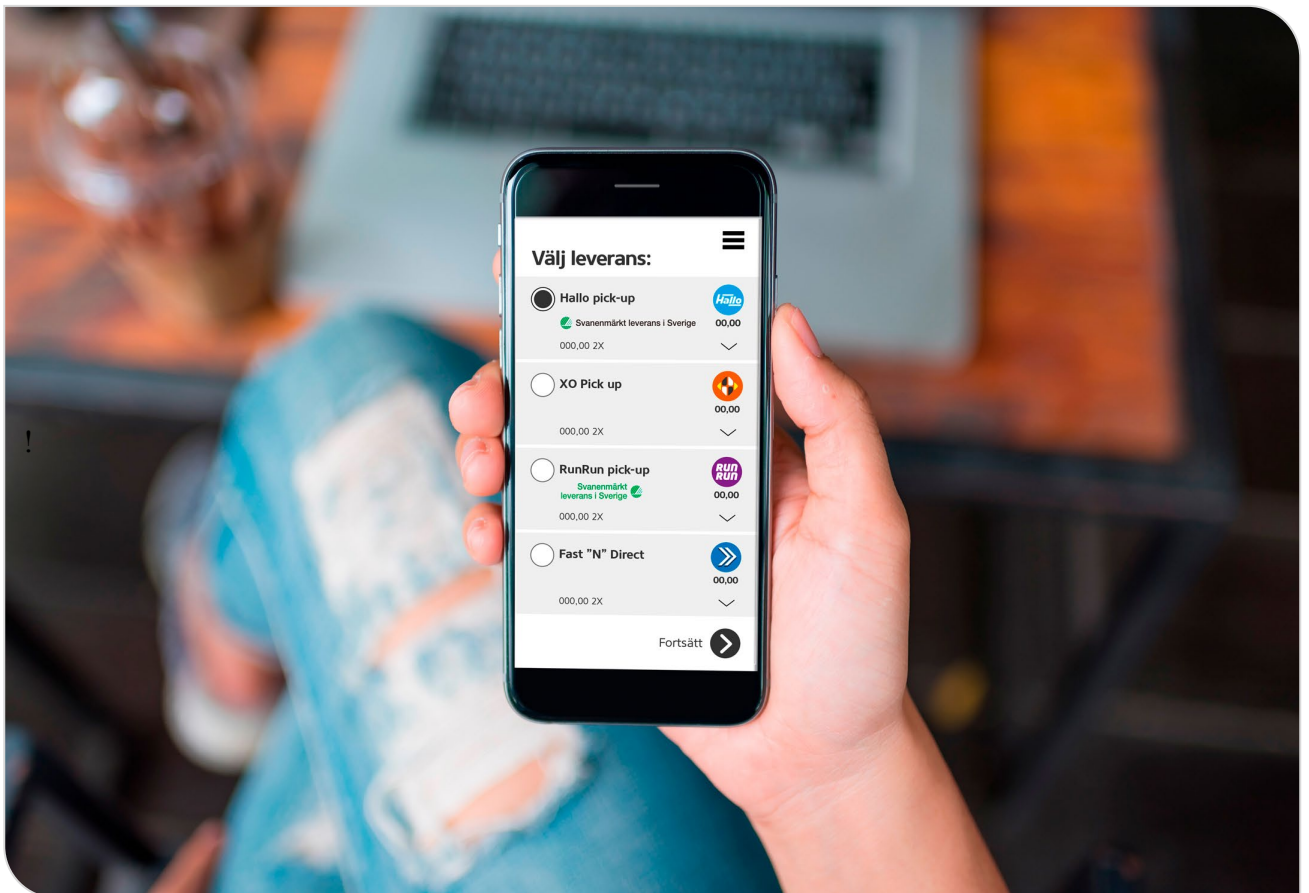


Svanenmärkning av **E-handelstransporter**



Version 1.4 • 7 mars 2023 – 30 september 2028

Innehåll

Vad är en Svanenmärkt e-handelstransport?	4
Varför välja Svanenmärkning?	4
Vad kan Svanenmärkas?	5
Vem kan vara licensinnehavare?.....	8
Hur ansöker man?.....	8
1 Definitioner & begrepp	10
2 Inledning till kraven	12
3 Krav på nätverkstransporten	13
3.1 Allmänt.....	13
3.2 Klimat- och effektivitetskrav.....	14
3.3 Sociala krav	22
3.4 Krav i avtal mellan transportör och e-handelsbolag	25
3.5 Informationskrav	26
3.6 Upprätthållande av licens.....	27
Regler för Svanenmärkning av tjänster.....	29
Efterkontroll.....	29
Kriteriernas versionshistorik	29
Bilaga 1 Verksamhetsbeskrivning	
Bilaga 2 Instruktioner och regler för beräkningsverktyget STEP	
Bilaga 3 Allokeringsprinciper	
Bilaga 4 Arbetsvillkor – ej kollektivavtal	
Bilaga 5 Norge: Checklista förebyggande åtgärder	
Bilaga 6 Arbetsvillkor–egenanställda	
Bilaga 7 Trafiksäkerhet	
Bilaga 8 Regler och rekommendationer för licensinnehavares kommunikation	

Kontaktinformation

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

Danmark

Miljømærkning Danmark
www.svanemaerket.dk

Finland

Miljömärkning Finland
www.joutsenmerkki.fi

Sverige

Miljömärkning Sverige
www.svanen.se

Island

Umhverfis- og orkustofnun
www.svanurinn.is

Norge

Miljømerking Norge
www.svanemerket.no

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

Vad är en Svanenmärkt e-handelstransport?

Svanenmärkt e-handelstransport är ett mer hållbart leveransval. Svanenmärkt e-handelstransport uppfyller strikta obligatoriska livcykelbaserade krav på hela transportnätverket granskat av oberoende part.

Märkningen tar ett helhetsgrepp med fokus på klimatpåverkan och energieffektivitet, arbetsvillkor och krav på information i utcheckningen.

Svanenmärkt e-handelstransport:

- Minskar energianvändningen i transportnätverket.
- Minskar klimatpåverkan som även måste förbättras över tid och stimulerar fossilfria hemleveranser.
- Innebär en god nivå på befintlig fordonsflotta samt att långsiktigt hållbara fordon såsom el, vätgas och biogasfordon väljs vid nyinköp.
- *Gäller enbart Norge, Sverige och Danmark:* Innebär stegvis ökat krav på förnybar energi i transportnätverket som samtidigt inte får innehålla palmolja eller dess biprodukter.
- *Gäller enbart Finland:* Krav på fordon godkända för High-Capacity Transport.
- Främjar bättre arbetsvillkor i enlighet med nationell arbetsrättslig standard.
- Ger mer tid till optimering av logistiksystemet genom att begränsa samma dag-leveranser.
- Bidrar till mer effektiva förpackningslösningar genom krav på volymbaserad prissättning mellan e-handlare och transportör.

Varför välja Svanenmärkning?

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

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

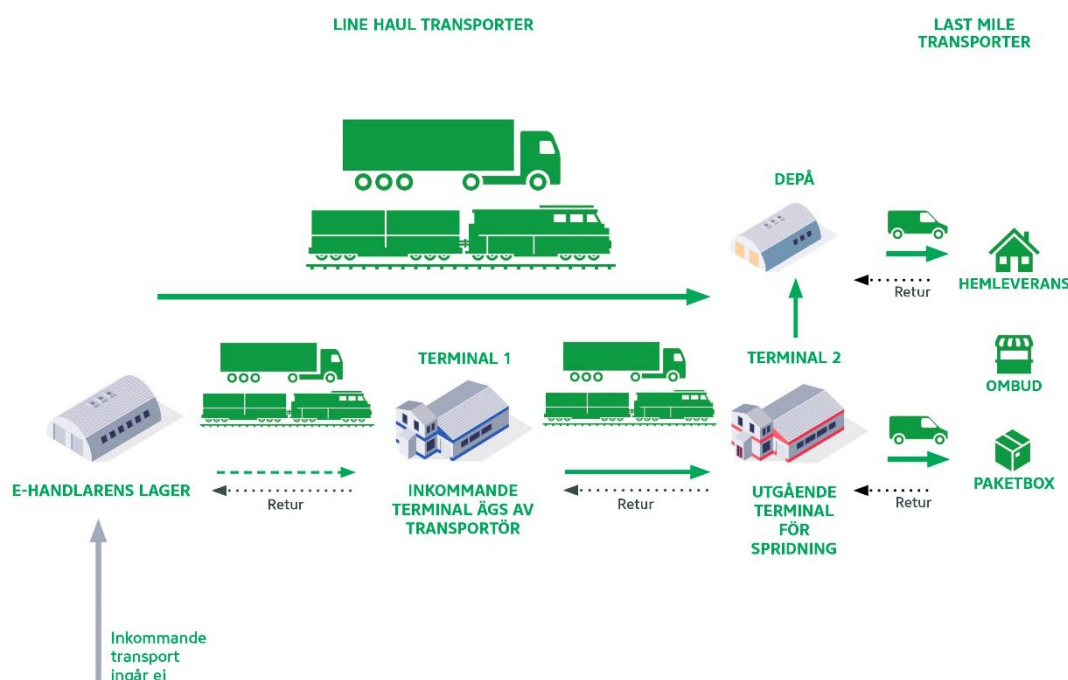
Svanenmärkningen är det naturliga valet för de som har högre ambitioner och vill vara bland de allra bästa i sin bransch genom att märkningen:

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

Vad kan Svanenmärkas?

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

E-handelstransporter definieras i dessa kriterier som alla transporter vars primära målgrupp är business-to-consumer (B2C), alltså transporter med gods från företag till privatkonsumenter där konsumtionen skett i en digital kanal. E-handlade varor som distribueras som paket med brevlödet (s.k. varubrev) ingår också i definitionen. Även transporter för consumer-to-consumer (C2C) ingår om köpet har gjorts via en digital plattform med fokus på begagnade varor. Alla förutsättningar i detta avsnitt och i avsnittet "Vem kan vara licensinnehavare?" ska vara uppfyllda även för C2C-transporter. All e-handel av tjänster som exempelvis streamingtjänster, biljetter och resor ingår inte i definitionen.



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

Kriterierna för Svanenmärkt e-handelstransport omfattar själva transporten av den färdiga varan från e-handlarens sista lager, vidare via terminaler och eventuellt depå/depåer för att slutligen levereras till konsument/slutkund i Norden, se fig. 1. Sista lagret kan också vara ett tredjeparts logistiklager (3PL). I de fall e-handlarens sista lager är placerat i annat land än där licensinnehavaren distribuerar Svanenmärkta tjänster, kan licensinnehavarens första mottagande terminal ses som e-handlarens sista lager. Detta gäller endast om licensinnehavaren inte har rådighet över transporten mellan e-handlarens lager och mottagande terminal.

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

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

Det går alltså inte att Svanenmärka en viss region eller område inom ett land utan märkningen omfattar transportföretagets hela nationella transportnätverket för e-handelsvolymen. Skälet är att undvika risken att hela nätverket suboptimeras för att möta kraven i en specifik region. Utöver risken med energi- och klimatmässiga suboptimeringar¹ finns det en risk att det kommunikativa värdet med Svanenmärkningen erhålls utan att hela nätverket har förbättrats.

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

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

Avgränsningar

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

¹ Ett exempel är om nya elektrifierade fordon allokeras till den aktuella regionen samtidigt som äldre fordon flyttas till de delar av det totala nätverket som inte ingår i Svanenmärkningen. Detta innebär att ingen total förbättring har skett.

- Andra transporter i anslutning till e-handel som t.ex. returtransporter ingår i det nätverk av e-handelstransporter som Svanenmärks men de kan inte erhålla Svanenmärkning i sig eftersom de inte är ett eget val av leverans i utcheckningen.
- Kriterierna begränsar starkt flyg som trafikslag och därför kan inte de tjänster som innebär flygfrakt märkas, se vidare krav O2.
- Dörr–till–dörr tjänster (Dynamic Parcel Distribution) till alla världens länder med spårbarhet på kollit är normalt en B2B-tjänst och ingår inte i produktgruppsdefinitionen. Eventuella DPD-transporter ska inte räknas med.
- Om licensansökaren är ålagd att upprätthålla försörjningsberedskap i kristider, ingår inte just denna del av verksamheten i produktgruppsdefinitionen och omfattas inte av Svanens krav.

Trafikslag som ingår

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

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

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

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

- Det är valfritt att räkna med energianvändning från e-handelsgods på tåg i krav på *Förnybar energi (O5)* och *Energieffektivitet (O6)*. För de aktörer som skickar mycket e-handelsgods på tåg kan det vara fördelaktigt att räkna med tågets energianvändning. Observera att volymerna paket som transporteras på tåg dock alltid ska räknas med.
- Energianvändningen för fartygstransporter ingår inte i något krav.
- I tillägg finns ett valbart krav som stödjer arbete för intermodala transportlösningar.

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

Vem kan vara licensinnehavare?

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

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

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

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

Exempel på företag som kan vara licensinnehavare är:

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

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

Hur ansöker man?

Ansökning och kostnader

För information om ansökningsprocessen och avgifter för denna produktgrupp hänvisar vi till respektive lands hemsida. Se kontaktinformation i början av detta dokument.

Vad krävs?

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

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

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

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

För att få Svanlicens krävs att:

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

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

Licensens giltighetstid

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

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

Kontroll på plats

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

På plats omfattar normalt licensansökarens huvudkontor i det aktuella landet. I tillägg kan någon annan del av licensansökarens verksamhet som bedriver transport av e-handlat gods omfattas.

Frågor

Vid frågor, kontakta gärna Nordisk Miljömärkning. Se kontaktinformation i början av detta dokument. Besök respektive lands hemsida för ytterligare information.

1 Definitioner & begrepp

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

Begrepp i bakgrunds- och kriteriedokument	Definition
Egenanställda	Till skillnad från en egenföretagare bedriver den egenanställda ingen näringsverksamhet och betalar ingen företagsskatt. Den egenanställda tillhör ett egenanställningsföretag som ansvarar för att fakturera uppdragsgivarna mot viss provision, redovisar arbetsgivaravgifter och gör skatteavdrag. Egenanställningsföretaget betalar sedan ut resten som lön till den egenanställda uppdragstagaren. Egenanställd kallas även för "frilans".
EURO-klass	Ett europeiskt klassystem som anger högsta tillåtna utsläpp av en rad olika luftföroreningar (kolväten, NOx, kolmonoxid och partiklar dock ej CO ₂) för bilar, lastbilar och bussar som sätts på marknaden.
Drivmedel	Flytande eller gasformigt drivmedel samt elektrisk energi för drift av fordon.
Elbil	En elbil drivs av en elmotor och förses med el från ett batteri som laddats med ström från elnätet. En renodlad elbil har ingen förbränningsmotor.
Fraktdragande vikt /volymvikt (skrymmande)	Fraktdragande vikt eller volymvikt innebär att vikten räknas ut genom volymen. Volymvikt/fraktdragande vikt beräknas genom, längd x bredd x höjd x 280. (omräkningsfaktor 1 m ³ =280 kg) Syftet är att debitera det som är högst av verklig vikt och volymvikt och inom e-handel är det oftast volymvikten som är högst och som debiteringen baseras på. Källa: Vikt och volymberäkning för Transport ColliCare Logistics
Förnybart drivmedel	Vätske- eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.
Grön gas-principen	Ett system där både biogas och naturgas distribueras och som säkerställer att lika stor biogasvolym som köpts via avtal tillförs systemet.
Hemleverans	Omfattar sträckan för att transportera paketet från den sista distributionspunkten och till konsumentens hemadress. I hemleverans inkluderas även e-handlade varor som levereras i brevflödet.
HCT	High Capacity Transport är fordon som är längre än 25,25 meter eller tyngre än 64 ton. HCT-fordon är generellt tillåtna i Finland men inte i övriga Norden. Med HCT-transport uppnås en högre effektivitet och minskade utsläpp. Så mycket som 30 % CO ₂ -minskning anges i studier.
Hybridteknik	Gemensamt för laddhybrider och hybridbilar är att de alla har ett batteri som kan driva bilen för att på så sätt minska bilens utsläpp. En laddhybrid, även kallad plug-in-hybrid, kombinerar en elmotor med en förbränningsmotor. Laddhybriden kan laddas med ström från en laddbox eller en laddstation. Skulle batteriet vara urladdat eller om du behöver extra kraft kommer förbränningsmotorn att ta vid. En hybridbil, också kallad mildhybrid eller elhybrid, går inte att ladda via ett eluttag, utan laddas enbart genom bromskraftåtervinning när bilen körs. Här används batteriet för att stötta förbränningsmotorn och minska bilens utsläpp. Mildhybrider/elhybrider räknas inte som ett fordon som har räckviddsförlängare/range extender.
HVO100	Hydrerad vegetabilisk olja, är ett 100 % förnybart och fossilfritt dieseldrivmedel som kan bidra till betydande minskning av CO ₂ -utsläppen jämfört med fossil diesel. HVO100 är en kemisk kopia av en vanlig diesel men med något lägre densitet. Likheten med vanlig diesel gör att det för detta drivmedel inte behövs specialbyggda fordon eller tankanläggningar, vilket ger låga omställningskostnader och snabbare driftsättning. Dock krävs ett godkännande från fordonstillverkaren för att garantier m.m. ska vara giltiga. Drivmedlet ska uppfylla standarden EN 15940.

HVO97	Detta drivmedel består av 97 % HVO och erbjuds som "nästan" helt förnybart av vissa bränslebolag. Det finns idag en stor skillnad jämfört med HVO100. HVO100 ligger utanför reduktionsplikten och HVO97 ligger innanför. Kallas även HVO Diesel/RD97/HVO97, eller HVO light.
ILUC (indirekt förändrad markanvändning)	En ökad produktion av biodrivmedel i ett land kan leda till att annan jordbruksproduktion trängs undan, vilket i förlängningen kan leda en omvandling av skogs- eller betesmark till jordbruksmark i andra länder och därigenom orsaka indirekta utsläpp av växthusgaser. I EU har frågan om ILUC diskuterats länge. I det senaste direktivet om förnybar energi har ILUC-risk för jordbruksråvaror delats upp i två nivåer, låg och hög. Råvaror med högrisk-ILUC får inte räknas in i EU:s ramverk REDII efter 2030.
Ombud	Med ombud avses olika typer av bemannat utlämningsställe där konsumenten hämtar sin e-handlade vara. Det kan vara transportörens egen hubb, e-handlarens egna butiksnätverk, i matbutik, bränslestation etc.
Inkommande transporter	De aktiviteter som genomförs för att föra specifika artiklar eller leveranser till ett e-handelsföretag, ofta från en leverantör eller tillverkare. Det kan involvera alla aspekter av frakt och flyttning av utrustning till ett lager.
Intermodala transporter	Innebär att minst två transportslag används där huvuddelen av sträckan sker med järnväg eller båt vid frakt av gods.
Last mile	Last mile avser förflyttningen av gods från en terminal/depå till en slutdestination, ofta en konsument.
Line-haul	De långväga tunga transportererna mellan två definierade punkter (städer, lager, hamnar etc.) enligt ett fastställt schema.
Lätt lastbil	En bil som inte är att betrakta som personbil eller buss och som har en totalvikt på högst 3,5 ton och 4.25 ton om bilen är elektrisk. En lätt lastbil får framföras på B-körkort.
Paket	I dessa kriterier anses ett paket vara en sändning som väger maximalt 20 kg. Ett paket kan även levereras i brevflödet.
Range Extender	Teknik som inte är dubbla drivlinor utan en liten förbränningsmotor som enbart laddar batteriet.
Same day delivery/samma dag leverans	Kunden får sitt paket levererat samma dag som kunden gjorde beställningen. I många fall erbjuds samma dag-leverans med bud-tjänst, dvs. en dedikerad leverans.
Sparsam körning	Hur bilen körs har stor betydelse för utsläpp, säkerhet och buller. Bland annat påverkar hastigheten som fordonet framförs i samt däcktryck.
Sändning	Definieras enligt remissförslag ISO 14083 som "total mängd frakt som sålts i en enda enskild transaktion". I dessa kriterier används en anpassad variant: En sändning definieras som total mängd frakt som e-handelskonsumenten beställt/köpt vid en enskild transaktion och som fraktas från e-handelslagret till konsumenten. Paket som transporteras i brevflödet ingår i definitionen av en sändning.
Tung lastbil	Lastbil som väger mer än 3,5 ton och 4,25 ton om elektrisk.
Tonkilometer (tonkm)	Ett mått på transportarbete för gods. Måttet beräknas genom att multiplicera godsets vikt i ton med transportsträckan i kilometer.
Utcheckningslösning	Den elektroniska lösning där betalning och val av leveransalternativ sker (checkout)
Volymvikt	Se fraktdragande vikt.
Zero Tailpipe Emission Vehicles	Fordon med nollutsläpp vid avgasröret. Hit räknas elbilar och vätgasbilar.

2 Inledning till kraven

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

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

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

Grundprinciper

En central princip är att e-handelsvaran ska åka kollektivt så långt som möjligt. Detta innebär att kraven sätts på nivån "ett företags samlade e-handelstransporter", alltså inte på enskilda transportupplägg. Som bild 1 visar ingår både line-haul och last mile, dvs. transportererna från terminal/depå ut till paketombud, paketbox och hemleverans. Transporter av e-handlade varor som hämtas i butik kan också Svanenmärkas under förutsättning att licensinnehavaren kan visa att hela transportarbetet mellan lager och butik uppfyller Svanens kriterier.

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

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

Underleverantörer

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

Övrigt

När ett krav är delvis eller till fullo harmoniserat med Fair Transport Sverige² eller Bra Miljöval Lokala godstransporter anges det tydligt i kravet. Och det är även tydligt angivet när ett godkännande enligt Fair Transport (FT) eller certifikat enligt Bra Miljöval kan användas som verifikat för Svanens krav.

² Eftersom Fair Transport-certifieringen i Norge endast är ett egendeklarationssystem kan den inte användas som verifikat av krav.

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

3 Krav på nätverkstransporten

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

3.1 Allmänt

O1 Beskrivning av transportnätverket

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

Beskrivningen ska minst omfatta:

1. En övergripande beskrivning av nätverket av e-handelstransporter eller hela det integrerade nätverket där e-handelstransporter är en del. Eventuella avgränsningar, exempelvis avseende landsöverskridande transporter, ska tydligt beskrivas.
2. De trafikslag som används i nätverket.
3. En utredning av möjligheter till intermodala lösningar. Om utredningen kommer fram till att intermodala lösningar inte kan införas ska orsaken motiveras. Beslutet ska årligen ses över, se krav O19.
4. Namn på produkt/tjänst som avses Svanenmärkas.
5. Täckningsgrad uttryckt som andel av postnummer (samtliga siffror i postnumret) i det aktuella landet där e-handelskonsumenter erbjuds företagets Svanenmärkta tjänst.
6. Antal terminaler, depåer och dess geografiska lägen (ort).
7. Uppgifter om antal egna fordon och antal fordon hos underleverantörer som ingår i nätverket av e-handelstransporter, fördelat på olika typer av fordon. Procentandel fordon i egen flotta.
8. Beskrivning av underleverantörer (antal, vilka som är anslutna till Fair Transporter och annan relevant information) samt uppskattning av andel av det totala transportarbetet som utförs av underleverantörer som ett genomsnitt under de senaste 12 månaderna.
9. Beskrivning av rutiner och system för uppföljning av hur krav som ställs på underleverantörer uppfylls. Beskrivning ska även omfatta åtgärder vid brister/avvikelser.
10. Anställningsform för chaufförer/de som utför transportarbetet.

11. Uppskattning av hur stor andel som utförs av licensinnehavarens egna anställdas privata fordon. Denna andel kan bortses ifrån om den inte överstiger 5 % av det totala transportarbetet inklusive underleverantörer.

☒ Beskrivning av punkt 1-11, enligt ovan, gärna i bilaga 1.

O2 Flyg som trafikslag

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

1. Flygfrakt får som en *ordinarie* del av affärsmodellen/ på regelbunden basis inte förekomma som trafikslag i det Svanenmärkta e-handelsnätet.

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

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

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

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

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

🔍 Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av företags utcheckningslösningar.

3.2 Klimat- och effektivitetskrav

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

STEP visar även klimatpresentanda enligt krav O8 som ett resultat av inmatade uppgifter. Regler för inmatning av uppgifter i STEP finns preciserade i bilaga 2.

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

Förklaring omfattning krav O3 och O4

Kraven gäller den totala fordonsflottan och inte per åkeri/underleverantör.

Samtliga fordon som kan användas för de Svanenmärkta tjänsterna/produkterna måste ingå i beräkning av kravuppfyllnad. Dock får de minst anlitade underleverantörerna, som sammanlagt står för max 20 % av kostnaden för inköpta transporter, undantas krav O3 och O4. Detta gäller dock inte delkrav a) och b) i krav O3 som omfattar samtliga fordon.

O3 Befintlig fordonsflotta

Vid ansökningstillfället ska fordonsflottan som utför e-handelstransporter åt licensinnehavarens Svanenmärka e-handelstransporter uppfylla nedanstående krav.

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

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

**4,25 tons om fordon är elektrisk.*

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

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

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

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

O4 Nya fordon

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

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

A. Lätta fordon

Nyttillförda lätta fordon till det Svanenmärkta nätverket ska drivas med gas, el eller vätgas. Med lätta fordon menas alla motordrivna fordon $\leq 3,5$ ton/4,25 ton om elektrisk. D.v.s. även club-cars, mopeder och cyklar inkluderas.

Hybridteknik godtas inte. För att premiera inköp av el-, gas- och vätgasfordon med större lastkapacitet viktas olika fordon baserat på deras totalvikt enligt tabell nedan.

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

Den nya/nyttillförda lastkapaciteten från gas- el och vätgasfordon ska uppgå till minst de nivåer som anges i tabellen nedan och som beror på hur stor del av landet som licensinnehavarens nätverk täcker.

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

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

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

B. Tunga fordon

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

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

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

- ☒ Året efter licensens utfärdande och samtliga efterföljande år: Verifikat från underleverantörer som visar nyinköpta och inregistrerade fordon för föregående 12 månader.
- ☐ Kontroll av att licensinnehavaren genomfört revisionen av transportleverantörer i nätverket.

05 Förnybar energi

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

Land	Andel förnybar energi från kriteriernas startdatum till 31 dec 2024	Andel förnybar energi från 1 jan 2025 till kriteriernas slutdatum
Sverige	60 %	75 %
Norge och Danmark	40 %	55 %
Finland	Inte tillämplig*	
Om licensansökaren uppnår en energieffektivitet som är minst 30 % bättre än kravgränsen i krav O6 kan andelen förnybar energi minskas med 10 procentenheter eftersom energieffektivitet har en stor påverkan på klimatavtrycket.		

Definition av andel förnybar energi:

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

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

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

Bilaga 2 specificerar beräkningsvertyget STEP och regler för inrapportering.

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

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

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

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

06 Energieffektivitet

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

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

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

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

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

För Norge, Sverige och Finland är $F = 2,0$.

För Danmark är $F = 1,8$.

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

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

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

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

07 Hemleverans

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

a) Hemleverans ska vid licensansökan ske enligt tabell nedan:

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

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

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

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

som används.

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

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

O8 Klimatprestanda

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

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

Per default används genomsnittliga utsläppskoefficienter i STEP.

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

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

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

O9 Hållbara råvaror/drivmedel

Drivmedel som innehåller bränsleråvaror med hög ILUC-risk enligt EU:s Förnybarhetsdirektiv (RED II)³ får inte användas. Kravet omfattar både licensinnehavarens egna fordon och de underleverantörer/åkerier som ingår i det Svanenmärkta transportnätverket.*

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

Nordisk miljömärkning harmoniserar med de nordiska ländernas egna bedömningar av råvaran Palm Fatty Acid Distillate (PFAD). För Sverige, Norge och Danmark innebär det att PFAD klassificeras som en bi-/samprodukt från palmoljaproduktion och PFAD anses därför som en råvara med hög ILUC-risk. Finland klassificerar PFAD som en restprodukt utan hög ILUC-risk

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

³ Regulation (EU) 2019/807 of 13 March 2019 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0807&from=EN>

Egna drivmedel:

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

Underleverantörers drivmedel:

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

O10 Körbeteende

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

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

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

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

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

- ☒ För egna chaufförer: utbildningsplan som inkluderar chaufför och datum för genomförd eller planerad utbildning i sparsam körning.
- ☒ För underleverantörer: krav om utbildning i avtal.
- ☒ Licensansökarens rutiner och program för uppföljning av underleverantörers efterlevnad av villkoren i avtalet.
- ☒ Resultat av licensansökarens senaste årliga kontroll/uppföljning av underleverantörer.
- ☒ Licensansökarens handlingsplan för de eventuella avvikelser som upptäckts vid uppföljningen och kontrollen.
- ☒ För chaufförer med körkortsbehörighet C1, C1+E, C, C+E är yrkeskompetensbevis (YKB) tillräckligt för att verifiera kravet.

O11 Ruttoptimering

Transport-/logistikföretaget ha digital ruttoptimering som minst omfattar alla regionala transporter och last mile transporter med motordrivna fordon i det

Svanenmärkta nätverket. Kravet omfattar även de underleverantörer som ingår i licensinnehavarens nätverk av Svanenmärkta e-handelstransporter.

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

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

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

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

- ☐ Kontrolleras på plats.

O12 Valbara åtgärder

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

1. Intermodala transporter

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

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

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

Detta delkrav kan med fördel kopplas till EU Taxonomin avseende den ekonomiska aktiviteten godtransporter på tåg.

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

2. Uppföljning av faktisk bränsleförbrukning

Ett (IT) system om redovisar mer än bara fordons bränsleförbrukning/ snittförbrukning ska användas och minst omfatta 50 % av de fordon som används i nätverket. Det gäller både egna fordon och underleverantörers fordon. Systemet ska mäta och leverera detaljerad kör- och förbrukningsdata (till kontor/ledningscentral eller till chaufför). Systemet ska ge företaget möjlighet att analysera orsak till förbrukning.

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

3. Digital dynamisk ruttoptimering

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

Dynamisk ruttplanering innebär att rutter dagligen optimeras avseende sträcka/energieffektivitet, baserat på det gods som ska levereras ut, vilka fordon

och chaufförer som finns till förfogande. För detta krävs ett digitalt verktyg där alla underliggande data analyseras och presenteras för den som utför planeringen.

Line-haul transporter och andra fasta rutter omfattas inte.

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

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

4. Samlastning/samtransport mellan olika transportbolag

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

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

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

5. Öppen laddinfrastruktur

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

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

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

6. Miljöeffektivare förpackningar

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

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

Arbetet ska minst omfatta 20 % av de årligen levererade paketvolymerna.

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

- ☒ En beskrivning av arbetet med miljöeffektivare förpackningar.

3.3 Sociala krav

Kraven i detta avsnitt är i stor utsträckning harmoniserade med Fair Transport SE, grundnivå och de nya kriterierna för Bra Miljöval Lokala godstransporter

2022. Godkännande eller licensbevis enligt något av dessa system verifierar automatiskt krav O13 och krav O15.

O13 Arbetsvillkor anställda

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

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

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

Sverige:

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

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

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

Danmark:

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

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

Finland:

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

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

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

Norge:

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

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

Om selvstendige oppdragstakere (egenföretagare) anlitas som underleverantörer ska dessa vara reelt selvstendige.

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

Om system med ackordslön används får den omräknas till timlön.

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

O14 Arbetsvillkor egenanställda

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

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

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

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

Egenanställningsföretaget är att betrakta som tier 1 leverantör.

- ☒ Undertecknad bilaga 6.
- ☒ Utdrag från avtalet mellan licensansökare och det/de egenanställningsföretag som anlitas, som visar att ovanstående krav regleras.
- ☒ Licensansökarens rutiner och uppföljning av att avtalet efterlevs av egenanställningsföretaget.
- ☒ Utdrag ur avtalet mellan egenanställningsföretaget och den enskilde chauffören, som visar att ovanstående krav regleras.

O15 Säkerhet

1. För licensinnehavarens egna chaufförer och fordon: Anpassade checklistor för säkerhetskontroll på fordon, chaufför och lastsäkring som minst omfattar punkterna i bilaga 7.
2. Rutiner för uppföljning av att säkerhetskontroll inklusive kontroll av däcktryck genomförs enligt checklista/säkerhetskontroll.
3. Rutiner och/eller systemstöd som säkerställer att kontroll, service och besiktning genomförs.
4. Rutin och/eller systemstöd som beskriver hur kör- och vilotider samt vägarbetstidslagstiftning efterlevs och följs upp.
5. Dokumenterade rutiner för att följa upp hastigheter och eventuella hastighetsöverträdelser.

För underleverantörer ska följande krävas av licensinnehavaren:

6. Rutiner och/eller systemstöd som säkerställer att kontroll, service och besiktning genomförs.
7. Rutin och/eller systemstöd som beskriver hur kör- och vilotider samt vägarbetstidslagstiftning efterlevs och följs upp.
8. Dokumenterade rutiner för att följa upp hastigheter och eventuella hastighetsöverträdelser.

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

- ☒ Licensansökarens rutiner och checklistor enligt punkt 1 - 5.
- ☒ Licensansökarens krav, i avtal eller motsvarande, på underleverantörers rutiner och arbetssätt för punkt 6-8.
- ☒ Kravet kan alternativt verifieras med kopia på Fair Transport (SE) godkänd grundnivå eller ett licensbevis på Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022.

3.4 Krav i avtal mellan transportör och e-handelsbolag

O16 Konsumentlöfte om leveranstid

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

Det finns ett undantag mot denna grundregel som innebär:

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

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

O17 Incitament för att minimera luft i förpackningar

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

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

Omräkningsfaktor = 280 kg/m³.

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

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

Prismodell får inte baseras på vikt eller styck.

Andra prismodeller kan accepteras av Nordisk Miljömärkning om de bedöms ge motsvarande minskning av luft i paket/ha motsvarande effektivitet.

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

3.5 Informationskrav

O18 Information till konsument

Kravet består av två delar som båda ska uppfyllas:

A. Information i utcheckning

I utcheckningen ska Svanenmärket stå tillsammans med följande text:

"Svanenmärkt leverans i XX". //Och motsvarande på respektive nordiskt språk.
XX byts ut mot landet där licensinnehavaren erbjuder Svanenmärkt leverans.//

Märket med tillhörande text ska vara placerat så att man tydligt förstår att det är leveransalternativet som är Svanenmärkt och inte hela transport-/logistikföretaget och inte heller e-handelsföretaget.

En Svanenmärkt leverans får inte kombineras med andra överifierade påståenden som exempelvis "Klimatsmart frakt". Verifierade påståenden som Fair Transport och "Fossilfri leverans" som baseras på att

branschöverenskommelsen för fossilfria leveranser (www.svenskhandel.se) uppfylls, kan kombineras med Svanenmärket.

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

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

**XX byts ut mot landet där licensinnehavaren erbjuder Svanenmärkt leverans.*

Mer information finns i "Guidelines and recommendations for communicating Nordic Swan Ecolabel deliveries" som är publicerade på respektive miljömärkningsorganisations hemsida. För adresser se sid 3.

B. Information efter att leverans valts

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

- ☒ Licensansökarens rutiner för implementering av kravet samt rutiner för uppföljning och stickprovskontroll av att deras kunder har följt kravet i sin utcheckning.
- ☒ Förteckning eller motsvarande över de företag som slutit avtal om Svanenmärkt e-handelstransport inklusive webbsidesadresser ska visas på begäran.
- ¶ Nordisk Miljömärkning genomför stickprovsmässig kontroll av företags utcheckningslösningar.

3.6 Upprätthållande av licens

019 Årlig rapportering

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

Utöver det ska nedanstående krav årligen rapporteras till Nordisk Miljömärkning:

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

O4: Nya fordon

O5: Förnybar energi i beräkningsverktyget STEP

O6: Energieffektivitet i STEP

O7: Hemleverans

O8: Klimatprestanda i STEP

O9: Hållbara råvaror/drivmedel

O18: Information till konsument. Förteckning eller motsvarande över de företag som slutit avtal om Svanenmärkt e-handelstransport inklusive webbsidesadresser ska visas på begäran av Nordisk Miljömärkning.

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

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

O20 Återkoppling från kund- och konsument

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

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

- ☒ Företagets rutin för mottagande och hantering av återkoppling.

- ☐ Kontroll av efterlevnad på kontrollbesök.

Regler för Svanenmärkning av tjänster

Hos licensinnehavaren

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

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

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

Hos e-handlaren

Svanenmärket ska ihop med en definition; "Svanenmärkt leverans i XX" (där XX är landet där licensinnehavaren erbjuder Svanenmärkt leverans) visas i e-handlarens checkout vid det företag som är licensinnehavare av Svanenmärkt e-handelstransport och för den eller de produkter/leveransalternativ som omfattats av märkningen. Se krav O18.

Mer information finns i "Guidelines and recommendations for communicating Nordic Swan Ecolabel deliveries" som är publicerade på respektive miljömärkningsorganisations hemsida. För kontaktinformation se i början av detta dokument.

Efterkontroll

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

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

Kriteriernas versionshistorik

Nordisk Miljömärkning fastställde version 1.0 av kriterierna för Svanenmärkta e-handelstransporter den 7 mars 2023 och de gäller till och med 31 mars 2027.

Den 6 juni 2023 beslutade Nordisk miljömärkning om justering i krav O3 och O4. Justeringen innebär att de minst anlidade underleverantörerna, som sammanlagt står för max 20 % av kostnaden för inköpta transporter får undantas krav O4 och punkt c, d och e i krav O3.

Den 22 augusti 2023 beslutade Nordisk Miljömärkning om ett antal justeringar i flera krav: I krav O9 infördes en bagatellgräns som innebär att 95 % (istället för 100 %) av mängderna biodiesel ska vara dokumenterat fria från råvaror med hög

iLUC-risk. I krav O10 harmoniserades dokumentationskravet gällande uppföljning av underleverantörer med krav O13. Krav O15 justerades så att licensinnehavarens krav på underleverantörer endast gäller punkt 3, 4 och 5. (ej punkt 1 och 2). Den nya versionen är 1.1.

Den 23 januari 2024 beslutade Nordisk Miljömärkning om justering av avsnittet "Vad kan Svanenmärkas?" samt krav O1 och O18. Justeringen innebär att i de fall e-handlarens sista lager är placerat i annat land än där licensinnehavaren distribuerar Svanenmärkta tjänster, får transporten mellan lagret och licensinnehavarens första mottagande terminal exkluderas om licensinnehavaren inte har rådighet över den transporten.

Den 12 mars 2024 beslutade Nordisk Miljömärkning att justera avsnittet "Vad kan Svanenmärkas?" så att även C2C-transporter kan ingå. Samtidigt beslutades ett förtydligande av O7 gällande aviseringar av hemleveranser. Den nya versionen är 1.2.

Den 21 januari 2025 justerade Nordisk Miljömärkning kravet O6. Ett undantag infördes som innebär att om den genomsnittliga volymvikten för företagets sändningar är mindre än 1,5 kg gäller en maxgräns på 1 kWh per sändning. Den nya versionen är 1.3.

Den 27 januari 2026 beslutade Nordisk Miljömärkning om följande justeringar och textförtydliganden:

Särkravet för Finland gällande den befintliga flottan tas bort. Nu gäller samma procentsats för alla nordiska länder. Kommunikationsbudskapet (se USP:ar) är förändrat i enlighet med justeringen.

Krav O3 och O4 har harmoniserats och texten om underleverantörer har lyfts ut till ett inledande avsnitt.

Rubriken på O3 är ändrat till "fordonsflotta" då kravet gäller alla fordon som körs med B eller C-körkort.

Krav O15 säkerhet har för att bli tydligare, delats upp i vad som gäller för licensansökarens egen flotta och vad som gäller för underleverantörer.

Krav O19 årlig rapportering har tydliggjort att förteckning eller motsvarande över de företag som slutit avtal om Svanenmärkt e-handelstransport inklusive webbsidesadresser ska enbart visas på begäran av Nordisk Miljömärkning.

Specifika värden för Svanenmärkt Redefine HVO100 har lagts in i beräkningsverktyget STEP.

Kriteriernas giltighetstid har förlängts till 30 september 2028. Den nya versionen är 1.4.

Bilaga 1 Verksamhetsbeskrivning

Det nätverk av e-handelstransporter som ansöker om Svanenmärkning ska beskrivas (Krav O1). Syftet är att skapa en förståelse av nätverket och tjänsten/produkten och att bedöma om tjänsten/produkten uppfyller produktgruppsdefinitionen. Beskrivningen ska minst omfatta nedanstående punkter. Denna bilaga kan användas för beskrivningen och hänvisningar kan även göras till andra kompletterande dokument.

1) Beskriv nätverket av e-handelstransporter eller hela det integrerade nätverket där e-handelstransporter är en del. Beskriv tydligt eventuella avgränsningar, exempelvis avseende landsöverskridande transporter.	
2) Beskriv de trafikslag som används i nätverket och specifikt om intermodala lösningar används. Ange om och i vilka situationer som flyg skulle kunna förekomma som trafikslag i den Svanenmärkta e-handelstransporten.	
3) Utredning av möjligheter till intermodala lösningar. Om utredningen kommer fram till att intermodala lösningar inte kan införas ska orsaken motiveras.	
4) Namn på produkt/tjänst som avses Svanenmärkas.	
5) Täckningsgrad uttryckt som andel av postnummer (samtliga siffror i postnumret)	
6) Antal terminaler, depåer och dess geografiska lägen:	
7a) Totalt antal fordon i nätverket av e-handelstransporter fördelat på olika typer av fordon:	Procentandel fordon i egen flotta: _____ %
7b) Totalt antal av underleverantörers fordon fördelat på olika typer av fordon:	

8) Beskrivning av underleverantörer (antal, vilka som är ansluta till Fair Transport och annan relevant information):	
9) Beskrivning av rutiner och system för uppföljning av hur krav som ställs på underleverantörer uppfylls. Beskrivning ska även omfatta åtgärder vid brister/avvikelser:	
10) Ange anställningsform för chaufförer/de som utför transportarbetet:	
Egna anställda med kollektivavtal? Ja ☐ Nej ☐	Egna anställda med villkor i motsvarande nivå med kollektivavtal? Ja ☐ Nej ☐
Krav på att underentreprenörer erbjuder kollektivavtal för sina anställda? Ja ☐ Nej ☐	Underentreprenörer där de anställda erbjuds villkor i motsvarande nivå som kollektivavtal? Ja ☐ Nej ☐
Användande av egenanställda chaufförer, dvs. hos egenanställningsföretag? Ja ☐ Nej ☐	Inget av ovanstående. ☐
11) Uppskattning av hur stor andel som utförs av licensinnehavarens egna anställdas privata fordon:%	

☐ Med ett kryss i denna ruta intygas att flyg inte förekommer som en ordinarie del av affärsmodellen/på regelbunden basis förekommer som trafikslag inom den Svanenmärkta e-handelstransporten.

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

Licensansökarens underskrift

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

Bilaga 2 Instruktioner och regler för beräkningsverktyget STEP

Nordic Ecolabelling provides the calculation tool, STEP (Swan Transport Efficiency Performance) that shall be used by the e-commerce logistic companies to demonstrate compliance with the requirements O5-O6 and O8 in the criteria for E-commerce logistics.

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

Guidance

All green-coloured cells are fillable.

1. Calculation sheet

Row 4:

Enter the company name and the country where the company has its legal domicile.

Row 12-26:

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

The requirement levels apply to the country where the company has its legal domicile.

Rules of data allocation methodology for e-commerce activities is found in Appendix 3 of the Criteria document.

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.

Fuels from the Swedish market only: Fuel products such as HVO97, that are included in the Swedish Reduction Quote, must be equated with the average fuel composition (vol%) in the national regulated quote.

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

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

Row 27-28:

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

Fill in your company's average volume weight per e-commerce consignment (volume, m^3 * 280kg/ m^3).

Coefficient sheet

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

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

Data quality

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

Bilaga 3 Allokeringsprinciper

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

I de fall då e-handelstransporter inte fysiskt kan separeras från andra typer av transporter i det gemensamma nätverket som t.ex. parti- och styckegods, behöver licensansökaren allokera energianvändningen för transporter till just de som används för e-handel. Transporterna omfattar de som utförts av egna fordon och de som utförts av underleverantörer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. För transportnätverk där ingen av ovanstående allokeringsmetoder fungerar.

Eftersom ingen allokering kan göras, innebär detta alternativ att hela nätverket måste uppfylla Svanens krav O5, O6 och O8. Det betyder att all transportenergi och alla sändningar ska ingå i beräkningarna.

Bilaga 4 Arbetsvillkor – ej kollektivavtal

Sverige

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

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

Fyll i uppgifterna i nedanstående tabell:

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

Norge

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

Danmark

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

Finland

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

Licensansökarens underskrift

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

Bilaga 5 Norge: Checklista förebyggande åtgärder

Denna checklista innehåller förebyggande åtgärder mot kriminalitet i varubilbranschen hämtade från rapporten Forebygging av kriminalitet i varebilbransjen- Råd og tiltak for hovedleverandører og oppdragsgivere, juni 2022.

1. Risiko for svart arbeid og trygdebedrageri

- ☐ Er det en logisk sammenheng mellom arbeidskapasiteten til underleverandøren og antall utførte oppdrag?
- ☐ Er det bedt om dokumentasjon på at ansatte hos underleverandøren er registrert i arbeidstakerregisteret?
- ☐ Er det bedt om dokumentasjon på at ansatte hos underleverandøren får innberettet lønn?
- ☐ Er det bedt om dokumentasjon på at underleverandør har innmeldt hjelpemann i Aa-registeret dersom oppdragene tilsier det?
- ☐ Er det foretatt kontroller av ID til sjåfører og hjelpemenn på godsterminaler og lager?
- ☐ Er det foretatt kontroller av ID til sjåfører og hjelpemenn på leveringsruten?

2. Risiko for stråpersonvirksomhet

- ☐ Er personen som hovedleverandør har kontakt med hos underleverandøren den samme som er registrert med formelle roller i foretaket?
- ☐ Er personen som har signert rammeavtale med hovedleverandør den samme som fremstår som leder hos underleverandøren?
- ☐ Er det avklart hvorfor den som fremstår som reell leder ikke er formell leder?

3. Risiko for utnyttelse av arbeidskraft

- ☐ Bygges det en god kultur for behandling av ansatte i hele leverandørkjeden, og er det vurdert å avholde opplæring av underleverandører som reflekterer hovedleverandørens rutiner og etiske verdier?
- ☐ Har underleverandør signert avtale som gir uttrykk for retningslinjer for anstendig lønn, arbeidstid og forebygging av sosial dumping?
- ☐ Har ansatte hos underleverandør fått informasjon om arbeidstakers rettigheter på et språk de forstår?
- ☐ Er det etablert gode varslings- og tilbakemeldingskanaler for underleverandørene?
- ☐ Har hovedleverandør etablert en kultur som gir rom for å varsle om avvik?

- ☐ Er det etablert retningslinjer på hvordan hovedleverandør følger opp avvik?
- ☐ Er det etablert en tilbakemeldingskanal slik at kunden kan melde fra om kritikkverdige forhold?
- ☐ Er det foretatt en grundig bakgrunnssjekk av underleverandøren før kontraktsinngåelse?
- ☐ Har hovedleverandør en begrensning på ett ledd med underleverandører?
- ☐ Følger hovedleverandør opp hvorvidt ett ledd med underleverandører faktisk overholdes?

4. Risiko for skatte- og avgiftsunndragelse

- ☐ Inneholder rammeavtale en klausul om at underleverandører plikter å være å jour med innbetaling av offentlige skatte- og avgiftskrav?
- ☐ Har hovedleverandør kontraktsfestet at de kan hente inn relevante skatteopplysninger fra underleverandør i hele kontraktsperioden?
- ☐ Har hovedleverandør sjekket underleverandøren i Enhetsregisteret, Foretaksregisteret, MVAregisteret og konkursregisteret?
- ☐ Har hovedleverandør sjekket at underleverandør innbetaler MVA i henhold til inntjent beløp?

5. Risiko for overlast

- ☐ Er det iverksatt lokale tiltak på godsterminaler som kan forebygge overlast?
- ☐ Er det mulig å veie kjøretøy på godsterminaler?
- ☐ Er det vurdert om noe av varetransporten kan overføres til lette lastebiler?
- ☐ Har hovedleverandør kommunisert til underleverandører at det er nulltoleranse for overlast?

6. Risiko for korrupsjon

- ☐ Er det gode og transparente rutiner knyttet til inngåelse av kontrakter og tildeling av kjøreruter?
- ☐ Har hovedleverandør foretatt internkontroll av prosessen med tildeling av kjøreruter?
- ☐ Er det enkelte underleverandører som har påfallende høy inntjening?
- ☐ Har hovedleverandør vurdert å plassere ansvaret for oppdragstildeling til et høyere nivå i organisasjonen?

7. Risiko for hvitvasking

- ☐ Har hovedleverandør iverksatt tiltak som kan forebygge hvitvasking?

- ☐ Er det indikasjon på at underleverandøren benytter fiktiv fakturering av tjenester?
- ☐ Har hovedleverandør gjennomgått regnskapet til underleverandøren for å se etter uregelmessigheter?
- ☐ Er forebyggende tiltak om hvitvasking inntatt i Code of Conduct?

8. Risiko ved bransjestruktur

- ☐ Er det vurdert å ansette egne sjåfører istedenfor å benytte innleide transporttjenester?
- ☐ Har hovedleverandør vurdert å benytte underleverandører som har faste ansatte?
- ☐ Har hovedleverandør vurdert å ha færre underleverandører, slik at det blir enklere å følge opp at underleverandørene etterlever regelverket?
- ☐ Er det foretatt beregninger av hvor mye underleverandøren har i inntjening per oppdrag?
- ☐ Er «timebetalingen» til underleverandørene forsvarlig?
- ☐ Foretar hovedleverandør økte kontroller i perioder med høykonjunktur (som Black Week, førjulstid mv.)?
- ☐ Stiller oppdragsgiver tilstrekkelige krav til sine hovedleverandører, slik at de sikrer at deres valgte leverandører har kontroll?

Bilaga 6 Arbetsvillkor–egenanställda

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

Sverige:

Svenska Transportarbetareförbundet, Transportavtalet: [Arbetsrättsliga villkor för godsförare](#) nej(Upphandlingsmyndighetens hemsida, Krav ID: 11367:3, enligt Bilaga 1.)

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

Norge:

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

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

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

Danmark:

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

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

Finland:

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

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

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

Licensansökarens underskrift

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

Bilaga 7 Trafiksäkerhet

Som minimum ska följande punkter ingå i checklistor för säkerhetskontroll:

Fordon

- Kontroll av viktbestämmelser
- Kontroll av kylarvätska, spolarvätska och oljenivå
- Kontroll av belysning, reflexer och skyltar
- Kontroll av fjädring, däcktryck och mönsterdjup

Chaufför

- Förarhandlingar, fordonshandlingar och giltiga tillstånd
- Kontrollrunda efter körning (t.ex. rengöring, tankning, arbetstidskort, lås)

Lastsäkring

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

Bilaga 8 Regler och rekommendationer för licensinnehavares kommunikation

I avsnitt 3.5 i kriteriedokumentet innebär krav 018 ”Information till konsument” att du lämnar följande information till slutkonsumenter när du kommunicerar med dem efter deras leveransval. Nedan sammanfattas de regler och rekommendationer för licensinnehavares kommunikation av Svanenmärkt e-handelstransport till slutkonsument.

Varför denna text?	UK	SE	DK	FI	NO
Forskning visar att när man gratulerar kunder till valet de gjort skapas positiva känslor som hjälper till att förstärka dem i deras val och förhoppningsvis bli återkommande kunder.	[Optional] Congratulations on your choice of delivery! It makes a difference for the environment.	[Valfri] Grattis till ditt val av leverans! Det gör skillnad för miljön.	[Valgfri] Tillykke med dit valg af levering. Det gør en forskel for miljøet.	[Valinnainen] Kiitos ympäristölle hyvän toimitustavan valinnasta!	[Valgfri] Gratulerer med ditt valg av levering. Du har gjort et godt miljøvalg.
Den här meningen summerar vad en Svanenmärkt leverans är.	[Mandatory option 1] Nordic Swan Ecolabel delivery in XX with strict requirements on climate performance and high energy efficiency.	[Obligatorisk alt 1] Svanenmärkt leverans i Sverige med stränga krav på klimatprestanda och hög energieffektivitet.	[Obligatorisk alt 1] Svanemærket levering i Danmark med skrappe krav til reduceret klimabelastning og høj energieffektivitet.	[Pakollinen vaihtoehto 1] Joutsenmerkitty toimitus Suomessa – täyttää tiukat vaatimukset ilmastovaikutuksista ja energiatehokkuudesta.	[Obligatorisk alt 1] Svanemerket levering i Norge med strenge krav til redusert klimabelastning og høy energieffektivitet.
Den här meningen förklarar kort vad en Svanenmärkt leverans innebär.	[Mandatory option 2] Nordic Swan Ecolabel delivery in XX is a delivery choice that meets strict	[Obligatorisk alt 2] Svanenmärkt leverans i Sverige är ett leveransval som uppfyller stränga krav på	[Obligatorisk alt 2] Svanemærket levering i Danmark er et leveringsvalg, der lever op	[Pakollinen vaihtoehto 2] Joutsenmerkitty toimitus Suomessa on tiukat ilmasto- ja energiavaatimukset täyttävä vaihtoehto.	[Obligatorisk alt 2] Svanemerket levering i Norge er et leveringsalternativ som oppfyller strenge krav til

	requirements for climate performance and high energy efficiency.	klimatprestanda och hög energieffektivitet.	til skrappe krav til reduceret klimabelastning og høj energieffektivitet.		reduisert klimabelastning og høy energieffektivitet.
De här punkterna ger konsumenten mer information om vad en Svanenmärkt leverans innebär.	[Mandatory option 3] Nordic Swan Ecolabel delivery in XX is a delivery choice that meets strict requirements on climate performance and high energy efficiency. The Nordic Swan Ecolabel ensures: - Reduced greenhouse gas emissions by strict requirements on energy efficiency, renewable fuel, and electrified vehicles. - Employment contracts in line with collective agreements or similar.	[Obligatorisk alt 3] Svanenmärkt leverans i Sverige är ett leveransval som uppfyller stränga krav på klimatprestanda och hög energieffektivitet. Svanenmärkningen säkerställer: - Minskade klimatutsläpp genom stränga krav på energieffektivitet, förnybara drivmedel och eldrivna fordon. - Anställningsvillkor i enlighet med kollektivavtal eller motsvarande.	[Obligatorisk alt 3] Svanemærket levering i Danmark er et leveringsvalg, der lever op til skrappe krav til reduceret klimabelastning og høj energieffektivitet. Svanemærket sikrer: - Reduceret udledning af drivhusgasser via skrappe krav til energieffektivitet, fornybare brændstoffer og andel el-køretøjer. - Vilkårene i ansættelseskontrakter er på niveau med nationale overenskomster indenfor området.	[Pakollinen vaihtoehto 3] Joutsenmerkitty toimitus Suomessa on tiukat ilmasto- ja energiavaatimukset täyttävä vaihtoehto. Joutsenmerkki tarkoittaa: - Pienempiä kasvihuonepäästöjä – tiukat vaatimukset energiatehokkuudelle sekä kaasu- ja sähköautojen käytölle - Hyviä työoloja – kansallisia työehtosopimuksia noudatetaan	[Obligatorisk alt 3] Svanemærket levering i Norge oppfyller strenge krav til redusert klimabelastning og høy energieffektivitet. Svanemærket sikrer: - Reduserte klimagassutslipp grunnet strenge krav til energieffektivitet, fornybart drivstoff og elektriske biler. - Bedre arbeidsvilkår utover nasjonale arbeidsmiljøbestemmelser.