

Nordisk Miljömärkning

Tågforetagens remissvar gällande Svanenmärkning av E-handelstransporter

Nordisk miljömärkning
remiss@svanen.se

Sammanfattning av förslaget

E-handeln i Sverige och internationellt har under relativt kort tid etablerat sig som ett komplement till den traditionella, fysiska, handeln. Vid e-handel är det konsumenten som är transportköpare och enligt Svanen är konsumenten i behov av vägledning. När det kommer till transporter finns det många aspekter att ta hänsyn till. Förutom klimatfrågan behöver hållbarhetsutmaningar som till exempel ökad trängsel, skadliga utsläpp och otrygga anställningsvillkor för chaufförer tas i beaktan.

Svanens syfte med Svanenmärkning av e-handelstransporter är att ge Nordens konsumenter ett mer hållbart och trovärdigt alternativ när de väljer leveranssätt för sina e-handlade varor. Svanen presenterar krav som både omfattar "line haul" och "last mile", det vill säga både långväga transporter från terminal/depå och kortare transporter ut till ombud/paketbox/hemleverans. Inkommande transporter till terminal/depå omfattas enligt förslaget inte av Svanenmärkning.

Förslagets centrala princip är att e-handelsvaror ska åka så integrerat som möjligt så långt som möjligt. Därav fokuserar de krav som presenteras på företagens samlade e-handelstransporter och inte på enskilda transportupplägg eller dedikerade transporter. Utöver detta är en annan princip att vissa krav behöver differentieras beroende på hur stor del av landets hushåll som logistik/transport täcker – alltså hur långt man når mer sina transporter. Att leverera i glesbygd och i nordliga delar innebär större utmaningar vad gäller elektrifiering och fossilfrihet samtidigt som e-handel är en viktig hållbarhetsfråga för att människor ska kunna leva i hela landet.

Svanens förslag refererar till en branschöverenskommelse om fossilfri leverans. Överenskommelsen syftar till att skapa tydlighet och stringens i check-outen vid e-handel kring begreppet fossilfri. Detta för att förenkla valet för konsumenten. Överenskommelsen ger möjlighet att på postnummernivå erbjuda fossilfri leverans när beställningen sker med fossilfritt bränsle från e-handlarens lager och

fram till leveransplatsen. Fossilfri leverans är dock inte en märkning, utan en branschöverenskommelse som sätter upp ett antal villkor för både distributörer och e-handlare att uppfylla.

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 klimatmässigt 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.

Krav för Svanenmärkning av e-handelstransporter som presenteras i förslaget:

Klimat – och miljökrav på nätverkstransporten med fokus på:

- Hög andel elektrifierade transporter eller transporter utförda med förnybara drivmedel.
- Energieffektivitet i transportnätverket
- Klimatpåverkan som måste förbättras under kriteriernas giltighetstid
- Att förnybara drivmedel inte får vara producerade av ohållbara råvaror
- Långsiktigt hållbar fordonsflotta.

Sociala aspekter genom krav på:

- Trygga anställningar och bra arbetsvillkor

Förebyggande trafiksäkerhetsarbete

- Krav i avtal mellan transportör och e-handel (indirekta krav på förpackningar och retur)
- Informationskrav i utcheckningen

- Krav för att upprätthålla miljömärkningslicens.

Utöver detta finns ett antal krav med upp till sex valbara åtgärder. För att erhålla licens krävs att minst ett av de valbara kraven finns i verksamheten.

Det första valbara kravet är intermodala transporter. Kravet innebär att licensinnehavaren antingen ska ha en av ledningen beslutad strategi för intermodalitet som syftar till ökade godsvolymer på båt eller tåg, alternativt av ledningen beslutad och finansierad projektplan som syftar till ökade godsvolymer på tåg eller båt. Nyttan av ett sådant projekt ska kunna realiseras inom två år efter tilldelad licens.

Tågföretagens remissvar

Tågföretagen 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. Tågföretagen anser att det presenterade förslaget om Svanenmärkning kan vara ett bra komplement till dessa. Det är dock önskvärt att förslaget täcker hela kedjan. Tågföretagen 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. Tågföretagen 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.

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

Transporteffektivitet och intermodalitet

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 branschperspektiv 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 ombuds 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 ytterligare stärka kravbildningen – att företag som inte kan välja intermodalitet i stället måste uppfylla två valbara krav.

Energieffektivitet och beräkningsmodell utsläpp

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 trafikslagens effekter.

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.

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 produktionsspecificerat om företag har sådana avtal, eller uppgifter från elleverantörens residualmix.

Därmed anser Tågföretagen 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 CO₂e/kWh (WTW), eftersom el oftast mäts i kWh.

Tågföretagen anser också att det vore intressant att få ta del av framtida planer för Svanenmärkning av e-handelstransporter. Det vore intressant och välkommet att successivt stärka kraven för Svanenmärkning, framför allt hur stora delar av leveranskedjan som omfattas samt i relation till intermodalitet som diskuterats här ovan.

Tågföretagen 2022-08-31

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic
Näringspolitisk expert