

Klimatanalys av Svanenmärkta e-handelsleveranser

Analys genomförd av Mårten Sjölin
Sjölin & Löfgren AB
September 2024

Innehållsförteckning

BAKGRUND OCH SYFTE	3
HUR HAR EFFEKTEN KVANTIFIERATS	3
1. PRIORITERING – <i>VILKA KRAV GER MEST KLIMATNYTTA?</i>	3
2. KRITERIEANALYS – <i>ÄR KRAVNIVÅN TILLRÄCKLIGT AMBITIÖS?</i>	5
<i>Hur ambitiösa är kriterierna?</i>	5
3. KLIMATEFFEKT – <i>VILKEN KLIMATEFFEKT BIDRAR MÄRKNINGEN MED</i>	9
<i>Hur kvantifieras climateffekten?</i>	9
<i>Hur stor climateffekt har Svanenmärknigen</i>	12
ANALYS OCH SLUTSATS	14
KONSUMENTEN AVGÖR OM MÄRKNINGEN BLIR INTRESSANT	16
<i>Förutsättningar för svanemärkta e-handelstransporter ska bidra till klimatnytta</i>	19
FÖRSLAG PÅ FORTSATT ARBETE	19
REFERENSER	20
<i>Bilagor</i>	21

Bakgrund och syfte

Under våren 2023 lanserade Nordisk Miljömärkning kriterier för Svanenmärkta e-handelstransporter¹ med syfte att möjliggöra hållbara leveransval för e-handelskonsumenter i checkouten. Ett av fokusområdena i märkningssystemet är att minska klimatpåverkan från transporter och det finns ett flertal krav som direkt och/eller indirekt bidrar till detta. Två transportörer är idag licensinnehavare och flera andra transportörer har genomfört interna utredningar för att klargöra vilka insatser som krävs för att klara en licensiering. Frågeställningen är om dessa insatser kommer att bidra till en minskad klimatpåverkan dvs om de kriterier som återfinns i märkningen ”Svanenmärkta e-handelstransporter” faktiskt skapar klimatnytta. Det är denna frågeställning som ska utredas och kvantifieras i detta uppdrag.

Hur har effekten kvantifierats

Nedan återfinns en process för hur analysen har genomförts



1. Prioritering – Vilka krav ger mest klimatnytta?

Det inledande steget är att identifiera och rangordna de krav som förväntas ge en direkt eller indirekt klimateffekt samt bedöma potentialen i de olika nordiska länderna. Dessa kriterier prioriteras utifrån den klimateffekt de kan medföra och hur denna effekt kan mätas. Som analysen nedan visar så kommer majoriteten av kraven att ge en direkt eller indirekt klimatnytta. De inringade kriterierna kommer att utredas vidare i denna analys, se klimatanalys av samtliga kriterier i bilaga 3.1 Prioritering kriterier. Övriga krav är för svåra att kvantifiera på ett tillförlitligt sätt så därför kommer dessa inte att ytterligare beröras i denna analys.

¹ Miljömärkning Sverige, Svanen; [Kriterier för Svanenmärkta e-handelstransporter](#);

Tabell 1 Genomgång av kriterier se detaljer i bilaga 3.

Nr	Kriterie	Beskrivning av klimatteffekt	Olikheter i de olika länderna	Metod	Prio	Slutsats
O1	Beskrivning av transportnätet	Indirekt: Genom att licensinnehavaren kartlägger sitt nätverk så kan det ge en effekt att klimatåtgärder identifieras t.ex. Punkt 2-3 Intermodala lösningar punkt 8. Fair transport hos åkerier.	Samma potential i alla länder	Denna effekt är svår att kvantifiera då den är indirekt och uppstår då kompetensnivån höjs i organisationen	3	Vi analyserar inte denna vidare
O2	Flyg som trafikslag	Indirekt: Genom att kommunicera att e-handel som bygger på flygfrakt inte är en hållbar konsumtion. Dock troligen ingen effekt på de aktörer som transporterar varorna.	Samma potential i alla länder	Denna effekt är svår att kvantifiera då flygtransporter troligen inte påverkas svanemärkningen. Ta upp det som ett kommunikativt värde.	3	Vi analyserar inte denna vidare
O3	Befintlig fordonsflotta	Direkt: Krav på fordon kommer att öka incitamentet hos licensinnehavaren att ställa om fordonsflotan	Det skiljer sig mellan främst Norge och de övriga länderna då de har ett mer gynnsamt stödsystem för elektrifierade bilar och där adderar kraven mindre nytta än i Danmark, Sverige och Finland. Statistik finns för varje land.	Analys: Jämföra kraven mot genomsnittlig fordonsflotta i länderna för lätta lastbilar med yrkestrafiktillstånd registrerade på företag. Statistik finns för alla länder	1	Detta krav kan jämföras mot ett nationella genomsnitt i samtliga nordiska länder.
O4	Nya fordon	Direkt: Krav på fordon kommer att öka incitamentet hos licensinnehavaren att ställa om fordonsflotan	Samma potential i alla länder. Det skiljer sig mellan främst Norge och de övriga länderna då de har ett mer gynnsamt stödsystem för elektrifierade bilar och där adderar kraven mindre nytta än i Danmark, Sverige och Finland. Statistik finns för varje land.	Nya fordon som räknas om till lastkapacitet. Ett problem är cyklar och lätta elfordon som inte registreras. Baseras på intervju med logistikbolag. Ev kommer att schabloniseras eller räknas bort alternativt att bara räkna fram effekten av tunga fordon.	1	Detta krav kan jämföras mot ett nationella genomsnitt i samtliga nordiska länder.
O5	Förnybar energi	Direkt: Detta ger en direkt klimatteffekt då fokus läggs på transporterenergi och målet är att uppnå detta	Det är stora skillnader i de olika länderna då reduktionsplikt, subventioner och genomsnittliga transportupplägg skiljer sig.	Jämför med nationell snitt i Sverige. Effekten är inte stor i de övriga länderna pga gemensam reduktionsplikt och palmoja.	1	Ev i rapporten
O6	Energieffektivitet	Indirekt: Ja den energi som effektivieras bort kan beräknas om som CO2 utsläpp.	Samma potential i alla länder	Ev analysera med det arbete som gjorts på olika transport bolag. Spontan är det svårt att räkna på.	2	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterier vidare.
O7	Hemleverans	Direkt: Kan ge effekt om kraven på alternativa fordon är högre än genomsnittet.	Samma potential i alla länder	Problem är att det bara gäller för fordon med hemleverans. Hänger ihop med O3 analyseras tillsammans med detta krav.	2	Svårt att hitta data och referensvärde för fordon som kör hemleveranser. Vi analyserar inte detta kriterier vidare.
O8	Klimatprestanda	Indirekt: Att företaget ska bli bättre från år till år är bra men det är svårt att kvantifiera vad som beror på märkningen.		Svårt att kvantifiera	3	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O9	Hållbara råvaror/drivmedel	Indirekt: Ett baskrav som inte ger någon additionell effekt.	Mest en fråga i Sverige. Finns data från energimyndigheten från 2022 men det är för gamla data då reduktionspliken är ändrad och då stämmer inte detta i Sverige. Finland godkänner PFAD vilket gör det svårt att jämföra mellan länderna	Svårt att kvantifiera och främst en Svensk fråga.	2	Svårt att hitta ett referensmått och det är främst en Svensk fråga. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O10	Körbeteende	Direkt: Om det innebär att utbildning tillkommer. Dock liten effekt.	Samma potential i alla länder	Svårt att kvantifiera	3	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O11	Ruttoptimering	Direkt: Bra om kraven innebär en effektivisering av arbetet.	Samma potential i alla länder	Svårt att kvantifiera	3	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O12	Valbara åtgärder	Direkt/Indirekt: Det beror på vilka krav som företagen väljer att uppfylla. Intermodalitet kan ge en effekt dock svårt att kvantifiera	Samma potential i alla länder		3	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O13	Arbetsvillkor anställda	Ingen effekt	Ej relevant	Ej relevant	3	Ej relevant
O14	Arbetsvillkor egenanställda	Ingen effekt	Ej relevant	Ej relevant	3	Ej relevant
O15	Säkerhet	Indirekt: dvs kontroll av lufttryck och hastighetsbegränsningar mm	Samma potential i alla länder	Svårt att kvantifiera	3	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O16	Konsumentlöfte om leveranstid	Indirekt: Ändrat konsumentlöfte kan ge effektivare transporter och då också minskad klimatpåverkan	Samma potential i alla länder	Ev om det finns en forskningsrapport kring detta.	2	Kan utredas i analysen
O17	Incitament för att minimera luft i förpackningar	Indirekt: Mindre luft i förpackningen kan ge effektivare transporter och då också minskad klimatpåverkan	Samma potential i alla länder	Svårt att kvantifiera	3	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O18	Information till konsument	Indirekt: Det kan ge en effekt att kunden väljer svanen och då även bidrar till en positiv klimatteffekt samt ökat fokus på dessa frågor från e-handlare och transportör	Samma potential i alla länder	Ev genom nShift statistik visa på att konsumenten väljer Svanen. Gör efter att kriterierna analyserats.	1	Utred om det är möjligt att se hur många som väljer svanen
O19	Årlig rapportering	Indirekt: Viktigt att faktiskt följa upp de viktigaste kraven. Kan skapa mer fokus på dessa frågor. Dock indirekt effekt.	Samma potential i alla länder	Ev vävas in i O4 och O5...	2	Svårt att hitta ett referensmått. Vi analyserar inte detta kriterie vidare.
O20	Återkoppling från kund och konsument	Ingen effekt	Ej relevant	Ej relevant	3	Ej relevant

Källa: bilaga 3.1 Kriterieanalys

Baserat på analysen ovan så föreslås alltså kvantifieringen att göras på de krav som rör fordonsflottan och förnybar energi dvs:

- O3 Befintlig fordonsflotta
- O4 Nya fordon
- O5 Förnybar energi

2.Kriterieanalys – Är kravnivån tillräckligt ambitiös?

Om kriterierna ska kunna bidra till klimatnytta så krävs det att de leder till en faktisk förändring hos transportföretagen och dess underleverantörer. Idag sker redan en snabb omställning då allt fler transportbolag satsar på fossilfrihet och elektrifiering. Frågan är då om kriterierna gör nytta i praktiken? Är de tillräckligt ambitiösa? För att ta reda på det så har effekten för kriterierna O3-O5 beräknats utifrån skillnaden mellan det nationella medelvärdet och nivån i märkningens kriterier.²

Analysen bygger på nationell statistik rörande:

- Fordonspark för lätta lastbilar och tunga lastbilar. Där det är möjligt, indelat på de som ägs av en juridisk person. Det är även viktigt att fordonens drivlina (motor) framgår.
- Årlig nyregistrering av lätta och tunga lastbilar där drivlina framgår.
- Genomsnittlig andel förnybar energi av den totala transportenergin i respektive land.
- För att genomföra denna studie så har ett antal antaganden gjorts dessa återfinns i bilaga 2.

Hur ambitiösa är kriterierna?

Vid analys av kravet för fordonsflottan (krav O3) så är kravnivån högre än det nationella genomsnittet i alla länder. Kravnivån kommer att ge störst effekt på lätta lastbilar i Finland och Danmark, men mindre i Sverige och Norge.

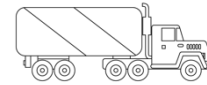
På den tunga sidan uppfyller Sverige och Norge nästan kraven enligt 2023 års statistik. Det nationella genomsnittet för tunga fordon som presenteras motsvarar dock inte den uppfattning som e-handelstransportörer har om kraven för tunga fordon. Företag som innehar eller tänker ansöka om en licens menar att dessa kravgränser är svåra att uppnå och anser därför att befintligt krav ligger på en lagom hög nivå.³ Att nivån för det nationella genomsnittet ändå är så hög kan bero på att andra tunga fordon, såsom sopbilar och annan nyttotrafik inkluderas i den nationella statistiken. Detta tyder på att e-handelsflottan förmodligen har en lägre procentuell andel tunga fordon som uppfyller kraven jämfört med det nationella genomsnittet. I

² Ett konkret exempel är hur stor skillnad är det på elektrifieringsgrad i krav "O4 Nya fordon" och den procentuella andelen elektrifierade fordon i den nationella statistiken för nyregistrerade fordon i respektive land.

³ Miljömärkning Sverige; Maria Forsberg intervjuer med ett antal transportbolag.

denna analys så baserar beräkningen av effekten på nationell statistik och är därför troligtvis i underkant.

Tabell 2: Krav i Svanenmärkningen jämfört med nationellt genomsnitt⁴ för befintlig fordonsflotta (O3)



	Krav lätta lastbilar	Genomsnitt lätta lastbilar	Krav lastbilar	Genomsnitt lastbilar
Danmark	15,0%	2,7%	5,0%	1,9%
Finland	20,0%	1,0%	5,0%	0,3%
Norge	15,0%	9,6%	5,0%	4,1%
Sverige	15,0%	10,1% ⁵	5,0%	4,6%

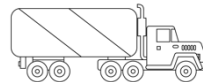
Källa: Respektive lands statistikdatabas samt kriterier Svanen; [Kriterier för Svanenmärkta e-handelstransporter](#); se referenser.

⁴ Genomsnittet avser andel av fordonsparken i varje land som uppfyller kraven i "O3 Fordonsflotta"

⁵ Trafikanalys, Anette Myhr, Statistikutdrag skickat 240524

Analysen av kravet **Nya fordon O4** visar att kraven för lätta lastbilar är betydligt högre än det nationella genomsnittet. För tunga fordon i Danmark, Norge och Sverige ligger kravnivån för 2025 på 20 % och därmed högre än det nationella snittet inte minst i Finland där bara 3,7 % av de tunga lastbilarna uppfyller kravet.

Tabell 3: Krav i Svanenmärkningen jämfört med nationellt genomsnitt för nya fordon O4.



	Krav lätta lastbilar	<i>Genomsnitt lätta lastbilar</i>	Krav lastbilar 2025	<i>Genomsnitt lastbilar</i>
Danmark	70,0%	11,3%	20,0%	14,2%
Finland	70,0%	29,3%	20,0%	3,7%
Norge	70,0%	29,3%	20,0%	12,1%
Sverige	70,0%	19,5%	20,0%	13,6%

Källa: Respektive lands statistikdatabas samt kriterier Svanen; [Kriterier för Svanenmärkta e-handelstransporter](#); se referenser

Kravanalys förnybar transportenergi (O5)

År 2023 uppgick andelen förnybar transportenergi i Sverige till 29 %. För att erhålla Svanenmärkningen år 2025 ställs nu kravet på att denna andel ska nå 75 %. I jämförelse var den förnybara transportenergin i Norge och Danmark 22 % respektive 10 % år 2022, med ett krav på 55 % under 2025. Noterbart är att Finland inte har några specifika krav angående förnybar energi på grund av klassificeringen av palmolja produkter, och därför har de undantagits från kravanalysen av förnybar energi (O5). Denna analys tydliggör att kraven på ökad förnybar energi kommer att ha en stor effekt på minskade utsläpp av växthusgaser, vilket även framgår av klimatkalkylen nedan. Med ändrade regler kring Sveriges reduktionsplikt under 2024 kommer Sveriges andel av förnybar energi minska vilket gör att effekten av detta krav i Sverige sannolikt kommer att öka. Effekten varierar beroende på hur företag väljer att implementera miljöanpassad teknik eller bränslen i sin verksamhet.

Tabell 4: Krav i Svanenmärkningen jämfört med nationellt genomsnitt för nya fordon O4.

	Genomsnittlig andel förnybar transportenergi	Krav förnybar transportenergi 2025
Danmark	10 % ⁶	55 %
Norge	22 % ⁷	55 %
Sverige	29 % ⁸	75 %

⁶ [Energimyndighetens statistikdatabas](#); Energivärden för 2023

⁷ [EUROSTAT; Share of energy from renewable sources in transport 2022 ; data från 2022](#)

⁸ [EUROSTAT; Share of energy from renewable sources in transport 2022 data från 2022](#)

3.Klimateffekt – *Vilken klimateffekt bidrar märkningen med*

Hur kvantifieras klimateffekten?

För att kunna utvärdera effekten behöver vi jämföra nivån på kriterierna med ett beräknat exempelföretag som skulle kunna erbjuda frakt i en nordisk e-handels checkout. Exempelföretaget antas ha en fordonsflotta som motsvarar det nationella genomsnittet och flottans storlek bestäms av paketvolymen och fordonstyperna i de olika länderna, se tabell 5 nedan. När det gäller antalet paket per företag är paketvolymen för Sverige baserad på Transportföretagens rapport Paketindex. Denna volym har sedan anpassats för andra nordiska länder utifrån deras befolkningsstorlek. Antal fordon per företag är sedan framtagna utifrån antal paket, fordons genomsnittliga lastkapacitet och körda sträckor, i kombination med intervjuer med transportföretag.

Andel gas, el och vätgas bygger på nationell fordonsstatistik och årliga utsläpp beräknas utifrån antal fordon, uppskattad körsträcka och bränsleförbrukning som hämtats från transportbolagen.

Tabell 5: Beskrivning av exempelföretaget i varje land.



	Sverige	Norge	Danmark	Finland
Antal paket per år och företag	18 miljoner ⁹	15 miljoner	16 miljoner	15 miljoner
Antal lätta lastbilar	359 st	294 st	318 st	298 st
Andel gas, el, vätgas lätta lastbilar	10,1%	9,6%	2,7%	1,0%
Antal tunga lastbilar	100st	59st	64st	60st
Andel gas, el, vätgas tunga lastbilar	4,6%	4,1%	1,5%	0,25%
Årliga utsläpp CO ₂ e WTW av från e-handels-transporter ¹⁰	7 300 ton	6 200 ton	7 500 ton	7 100 ton

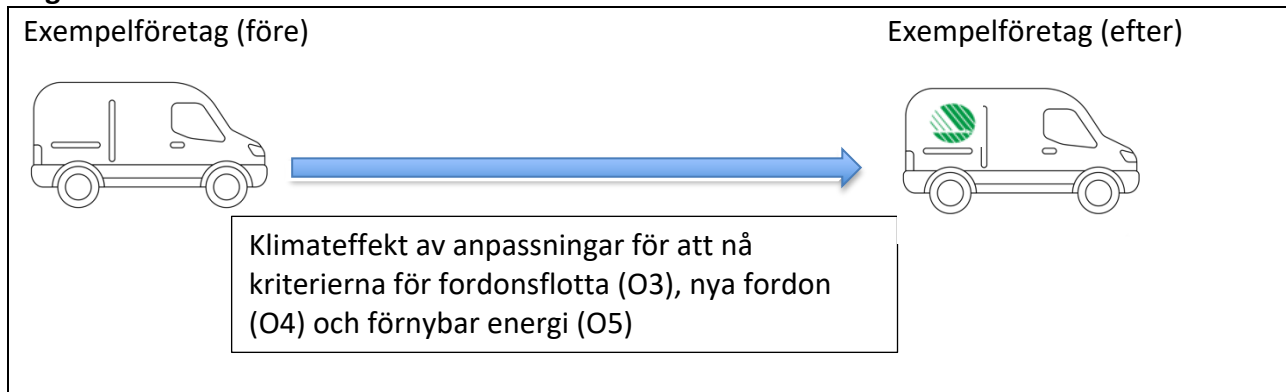
För fler antagande och beräkningsunderlag se bilaga 2.

⁹ [Transportföretagen, Paketindex 2023](#);

¹⁰ WTW Weel to Wheel Utsläpp från transporter i ett livscykelperspektiv

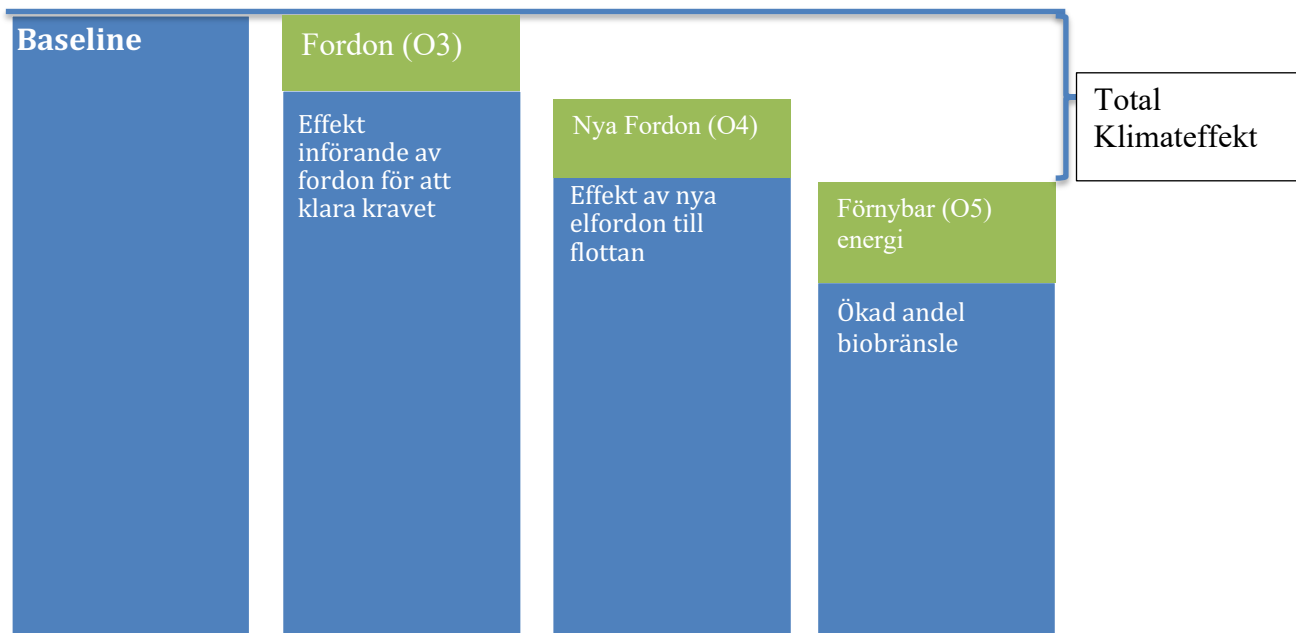
Klimat-effekten utgörs av de förbättringar exempel-företaget behöver göra för att klara kraven. Se bild nedan

Figur 2 Illustration av hur klimat-effekten har kvantifierats



För att undvika dubbelräkning beräknas utsläppsminskningarna i flera steg; Först Utsläppsminskningar av krav O3 (befintlig fordonsflotta), därefter utsläppsminskningar av krav O4 (nyinköpta fordon) och slutligen utsläppsminskningar för att uppnå kravet på totala transportenergin, O5.

Figur 3 visar metoden och betonar vikten av att först beräkna fordonsflottans effekt och sedan eventuella nya fordon för att undvika dubbelräkning.

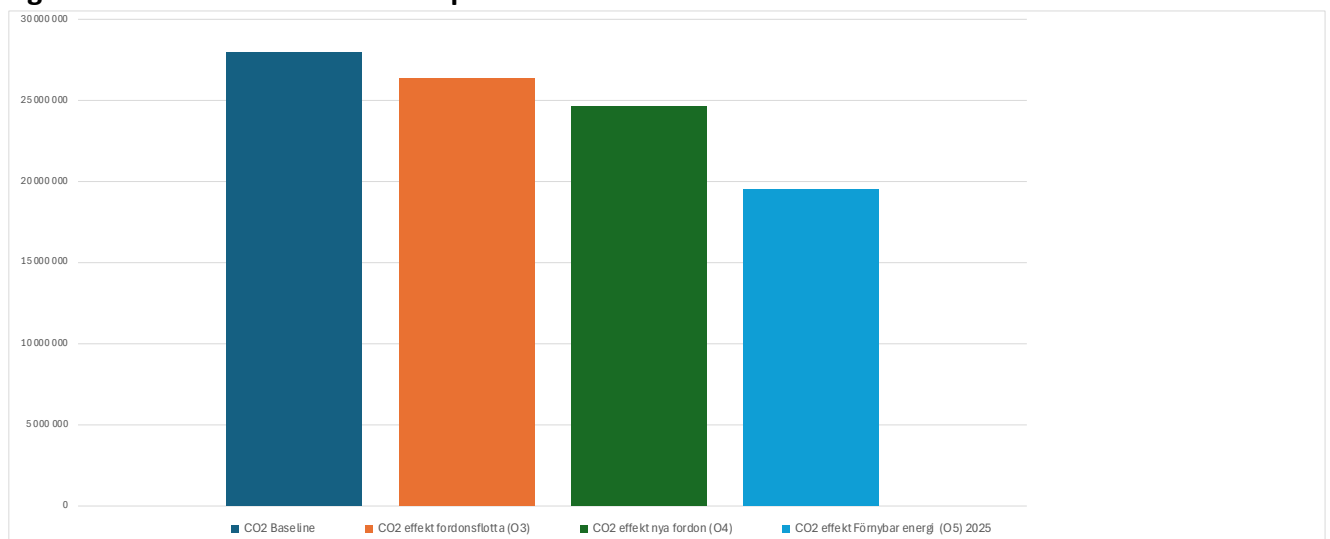


Effekten för både kraven år 2024 och de skärpta kraven för 2025 tas med i beräkningen. Samma årliga körsträcka, bränsleförbrukning, fordonsparkens förnyelse med mera används i alla länder, baserat på nationell statistik och data från utvecklingen av hållbara e-handels leveranskrav. För detaljer om antagandena, se bilaga 2.

Hur stor klimateffekt har Svanenmärkningen

Resultatet visar att märkningen bidrar till en betydande minskning av transportföretagens klimatpåverkan. De åtgärder kopplat till fordonsflotta och förnybar energi som exempelföretagen i varje nordiskt land behöver vidta för att möta kravnivåerna år 2025 kommer att minska klimatbelastningen i genomsnitt med **28 %**. Specifika beräkningar per land visas längre ned.

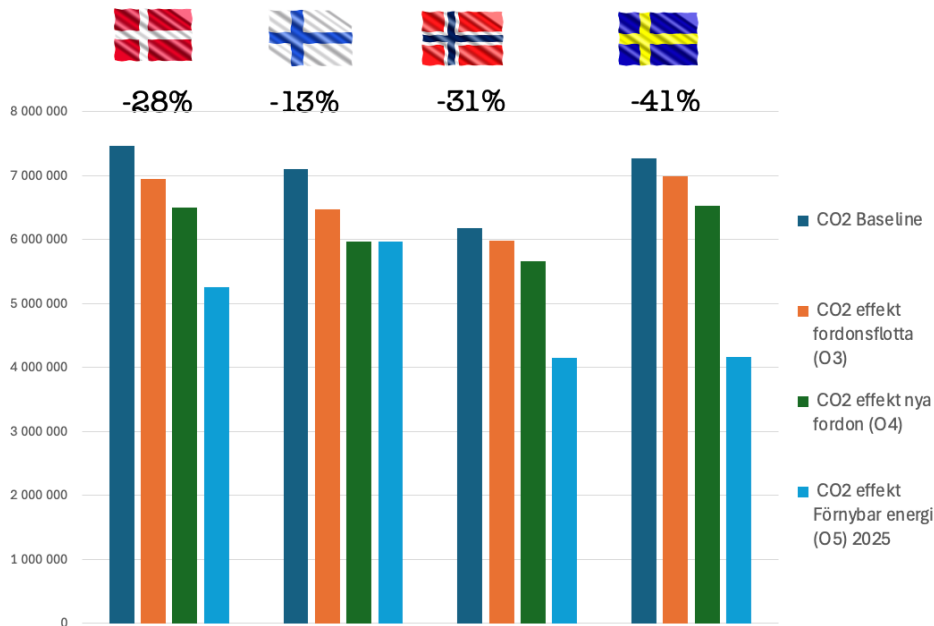
Figur 4 Total CO2e effekt baseras på de olika kriterierna som har beräknats



Vid en analys av diagrammet kan flera viktiga slutsatser dras rörande klimatpåverkande utsläpp och effekten av olika kravnivåer på e-handels-transporter. Diagrammet visar att den största totala effekten på CO2-utsläppen uppnås genom krav O5 Förnybar energi, vilket har en betydande inverkan på utsläppsreduktionen.

Vidare kan det konstateras att kraven på fordonsflotta (O3) och nya fordon (O4) också bidrar avsevärt till minskningen av klimatpåverkande utsläpp inte minst för att dessa krav snabbar på teknikskiftet och införandet av biogas eller elfordon.

Figur 5 Total CO2 effekt för de olika länderna



Som diagrammet ovan visar så är den totala effekten störst i Sverige och Norge vilket beror på att krav O5 Förnybar energi ger en stor effekt i dessa länder. Finland som inte ska uppfyll några krav kring förnybar energi p.g.a klassningen av palmolja produkter får som synes ingen effekt av detta. Effekten av krav på fordonsflotta O3 är dock störst i Finland på -9 % för O3.

Tabellen nedan visar effekten i procent mellan de olika kravnivåerna t.ex. effekten för O4 jämförs med totala utsläppen när O3 har uppnåtts enligt samma logik som figur 2.

Tabell 6 Adderad procentuell skillnad mellan de olika kravnivåerna

CO2 effekt (%)	Fordonsflotta (O3)	Nya fordon O4 (2025)	Förnybar energi O5 (2025)
Danmark	-7%	-5%	-8%
Finland	-9%	-4%	0%
Norge	-3%	-4%	-14%
Sverige	-4%	-5%	-16%
Norden	-6%	-7%	-9%

För att räkna på vilken potential Svanenmärkningen har på marknaden så uppskattar vi att 30% av transportföretagen som återfinns i checkouten uppfyller kriterierna för Svanenmärkningen och blir licensinnehavare, se beräknad total effekt nedan.

Tabell 7 Total effekt om 30% av transportföretagen i varje land erbjuder Svanenmärkt transport.

Land	Uppräkning 30 % av företagen ton CO2e
Danmark	-4 300
Finland	-1 900
Norge	-4 100
Sverige	-9 800
Totalsumma	-20 000

Den totala effekten motsvarar ca 3600 varv runt jorden med en bensinbil!¹¹. Det finns således en betydande potential om transportbolagen anser det värdefullt att licensiera sina transporttjänster. Huruvida detta kommer att ske beror på hur märkningen uppfattas av e-handlarna och konsumenterna se avsnitt nedan om vad konsumenterna anser om svanemärkta e-handelstransporter.

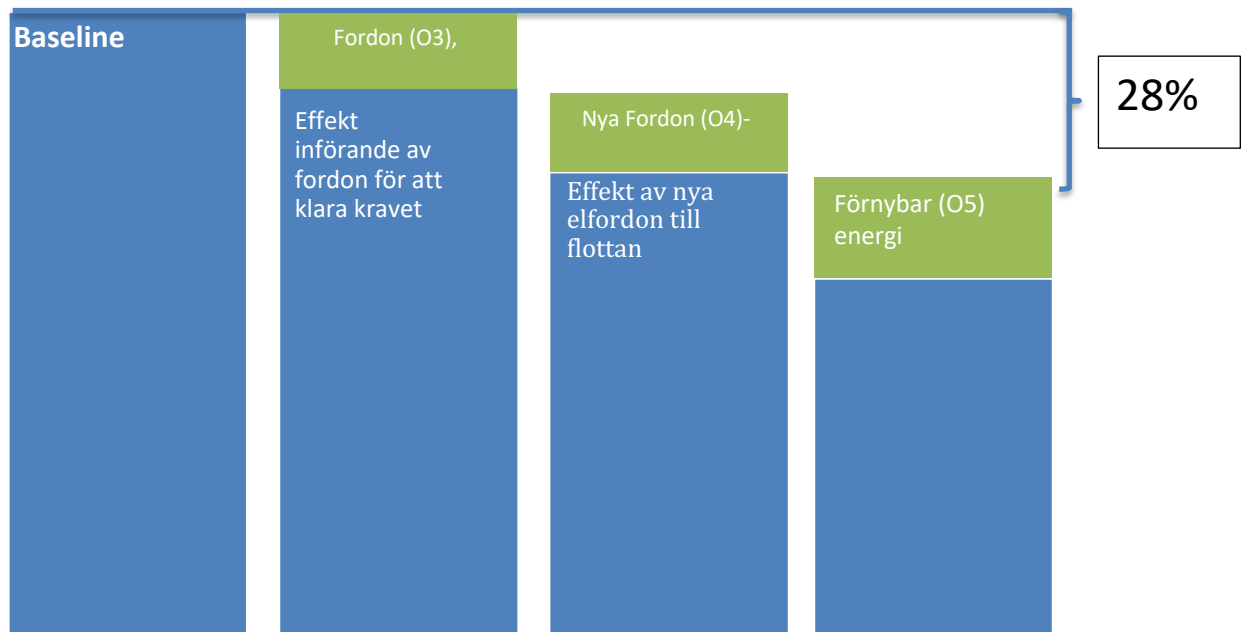
Analys och slutsats

Beräkningen visar att ett nordiskt transportföretag som har en fordonsflotta som motsvarar ett nationellt genomsnitt behöver förbättra sin klimatprestanda med minst 28 % för att uppnå kraven för 2025. Det visar att Svanemärkta e-handelstransporter har en tydlig klimatnytta och bidrar till omställningen av transportsektorn. Kraven förnybar energi O5 kommer att ge störst effekt i Norge och Sverige.

I praktiken är effekten ännu större eftersom vi har tagit hänsyn till höga genomsnitt för tyngre fordon, samt att flera andra krav i kriterierna bidrar till en klimatförbättring, såsom energieffektivitet, sparsamt körande, ruttoptimering och striktare krav på hemleveranser.

¹¹ En genomsnittlig bil släpper ut 140 g/km och jordens omkrets är 40000 km = 5600 kg CO2e/varv
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/hastighetsgranser-pa-vag/hastighet-och-hallbarhet/>

Figur 6 Total CO2 effekt Svanenmärkningen ca 30%



Analysen visar att märkningen kan ge klimatnytta då denna analys visar att kriterierna är tillräckligt ambitiösa för att ha en betydande klimateffekt på de exempelbolag vi har undersökt i respektive land. Om både konsumenter och e-handlare inser fördelarna med märkningen, finns det stor potential för dess framgång.

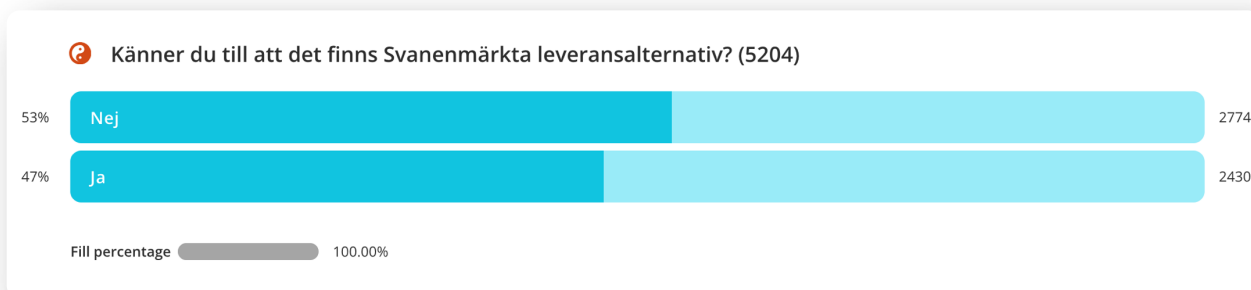
Konsumenten avgör om märkningen blir intressant

Analysen visar att märkningen ger klimatnytta, för att märkningen ska vara attraktiv för transportörer och e-handlare måste tillräckligt många konsumenter välja det svanenmärkta alternativet i checkouts. Dessutom får inte märkningen och informationen störa köpet, då det kan leda till att e-handlare tar bort den från checkouts. Märkningen behöver alltså ge tillräcklig affärsnytta för transportbolag och e-handlare vilket helt avgörs om e-handelskonsumenten efterfrågar svanenmärkta leveranser som en heltäckande och trovärdig hållbarhetsinformation. Vad anser då konsumenten om svanenmärkningen?

I september 2024 genomförde nShift en konsumentundersökning via appen "Mina paket", där cirka 5 200 svenska e-handelsköpare besvarade frågor om Svanenmärkta transporter i kassan.¹²

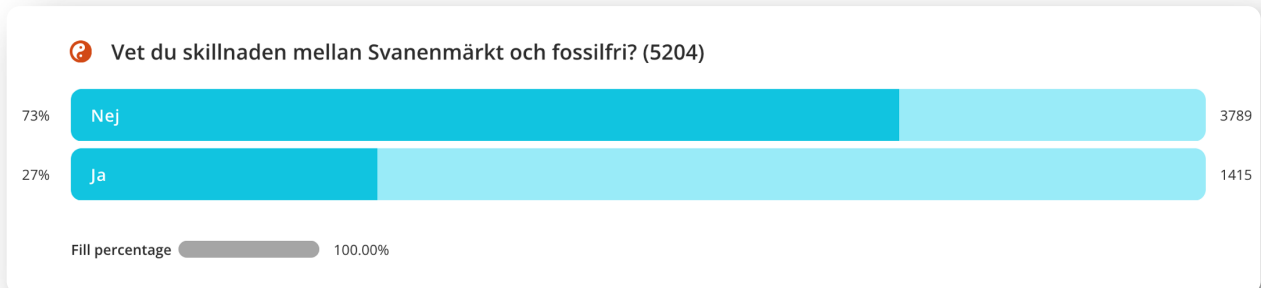
När det gäller medvetenhet vet knappt hälften av konsumenterna om leveransalternativet med Svanenmärkningen, och något mer än en fjärdedel förstår skillnaden mellan Svanenmärkt och fossilfritt.

Figur 7. 47 % av e-handelskunderna känner till det svanenmärkta alternativet för leverans.



¹² nShift Användarundersökning av appen "Mina paket" rörande "[Svanenmärkt e-handelsleverans](#)". (5242 svar) september 2024

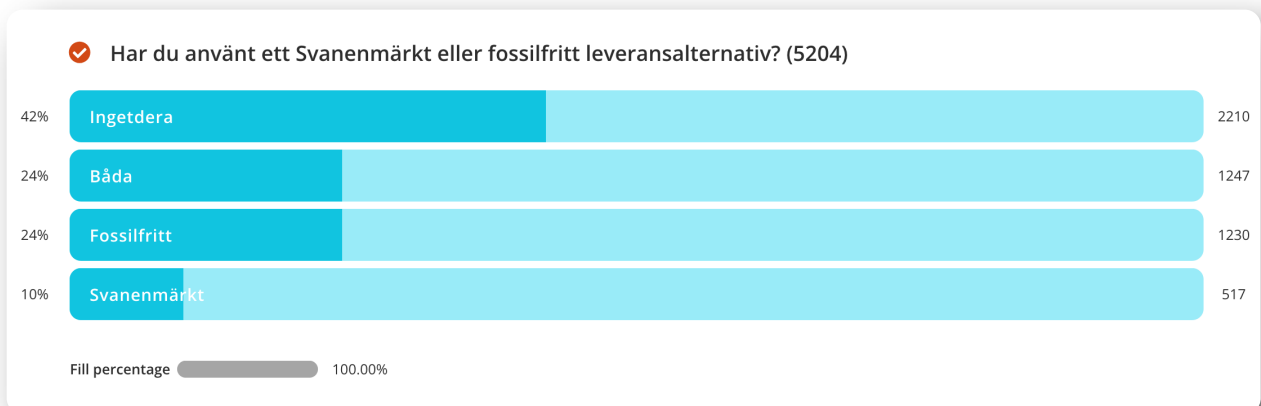
Figur 8: En majoritet av de undersökta konsumenterna känner inte till skillnaden mellan Svanemärkta transporter och fossilfri leverans.



Diagrammen ovan visar att det finns ett behov av att utbilda konsumenterna om vad Svanenmärkningen innebär. En anledning till att många inte känner till märkningen kan vara att ett flertal e-handlare ännu inte har implementerat Svanenmärkningen i sin checkout.

Undersökningen visar att drygt 30% av konsumenterna de facto har använt en svanenmärkt e-handelsleverans.

Figur 9: ca 35% av konsumenterna har använt ett svanenmärkt alternativ.



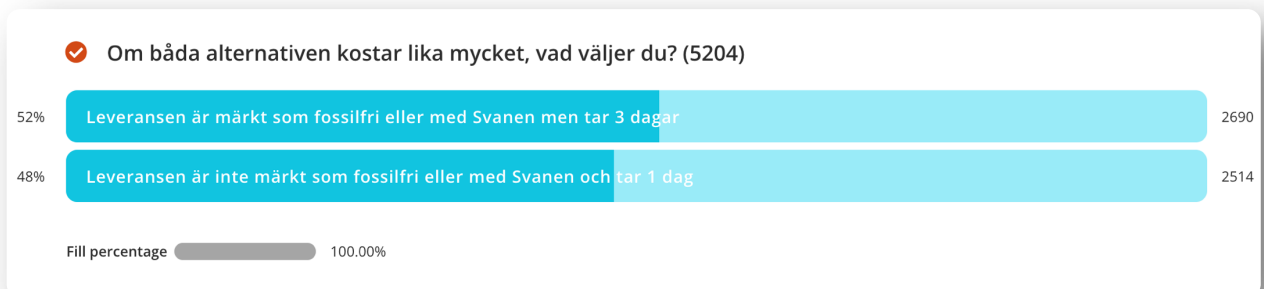
Viljan att betala för miljömärkt leverans är låg; endast 26% av konsumenterna skulle välja det märkta alternativet för 29 kr jämfört med gratisfrakt.

Figur 10: Betalningsviljan för det miljövänliga alternativet är lågt.



Kunderna indikerar att de föredrar att betala med tid istället för pengar för leveransalternativ som är märkta med Svanen eller klassade som fossilfria. När kostnaden är densamma, är 52% av de tillfrågade villiga att vänta tre dagar på en fossilfri eller Svanenmärkt leverans jämfört med en omärkt leverans. Det är viktigt att notera att Svanenmärkningen inte kräver att leveranstiden måste överstiga en viss tidsgräns, men det finns strikta krav på samma dag-leveranser som måste genomföras med el, gas eller muskelkraft.

Figur 11: Mer än hälften av de tillfrågade är villiga att vänta längre på en transport som är märkt med fossilfri eller Svanen



Förutsättningar för svanemärkta e-handelstransporter ska bidra till klimatnytta

I takt med att hållbarhet och miljövänliga alternativ blir viktigare, spelar konsumenternas val en avgörande roll i hur stor klimatnyttan för Svanenmärkningen blir. Undersökningen ovan visar på en viss medvetenhet och vilja att bidra till miljön. Knappt hälften av konsumenterna känner till Svanenmärkta leveransalternativ och färre än en tredjedel har använt dem, vilket visar på ett behov av ökad utbildning och information. Många konsumenter känner inte till skillnaden mellan Svanenmärkt och fossilfri leverans, vilket kan skapa förvirring och minska viljan att aktivt välja dessa alternativ. En utmaning är att många e-handlare ännu inte har implementerat Svanenmärkningen i sina checkout-processer, vilket gör att konsumenterna inte alltid får möjligheten att välja dessa alternativ. Märkningen och den beskrivande informationen får inte heller störa köppplevelsen, då det kan leda till att e-handlare tar bort märkningen.

Förslag på fortsatt arbete

Analysen baseras på en serie antaganden. Med fler licensinnehavare kan beräkningarna förfinas med faktiska data. När fler e-handlare inför Svanenmärkningen i checkouts, kan vi analysera om detta påverkar konsumentens val, det vill säga om Svanenmärkningen leder till att fler konsumenter väljer det alternativet. Öka kommunikationen till både konsumenter och e-handlare för att förbättra kännedomen. Använd gärna den positiva klimatpåverkan som ett sätt att kommunicera detta. Det finns indikationer på att allt fler e-handlare kommer att införa Svanenmärkningen i checkouts, vilket automatiskt kommer att öka kunskapen om Svanenmärkningen.

Referenser

- Danmarks Statistik; [New registration of motor vehicles by terms of use, region, type of vehicle, propellant and time](#)
- Danmarks Statistik, [Stock of motor vehicles by terms of use, region, type of vehicle, propellant and time](#)
- Danmarks Statistik, POPU01: Population 1 January by unit, reporting country, age, sex and time
- [EUROSTAT; Share of energy from renewable sources in transport 2022](#)
- [Energimyndighetens statistikdatabas](#)
- Ingrid;Transportbolag i norge; <https://www.ingrid.com/blog/last-mile-delivery-norway>
- PostNord och på Åkeri.
- PostNord, Uppgifter om bränsleansvändning och körsträcka för olika typer av fordon
- Early Bird, Petter Pallander, Antal fordon, Intervju 240604
- Miljömärkning Sverige, Svanen; [Kriterier för Svanenmärkta e-handelstransporter;Sveriges officiella statistik Tabell 8. Lätta lastbilar, nyregistreringar per drivmedel. Per månad, år 2020–2024.](#)
- nShift Användarundersökning (5242 svar) av appen mina paket rörande [”Svanenmärkt e-handelsleverans”](#).
- [Sveriges officiella statistik; Tabell 9. Tunga lastbilar, nyregistreringar per drivmedel. Per månad, år 2020–2024.](#)
- Statistisk sentralbyrå ; 13370: Registrerte kjøretøy, etter år, statistikkvariabel, drivstofftype og eierform
- Statistisk sentralbyrå ; 14020: Førstegangsregistrerte kjøretøy, etter statistikkvariabel, type registrering, drivstofftype og måned
- Statistisk sentralbyrå ; Statistisk sentralbyrå ; 14020: Fv[]rstegangsregistrerte kjv[]retv[]y, etter statistikkvariabel, type registrering, drivstofftype og mv•ned
- Statistics Finland, [motor vehicle stock; Cars by driving power by Traffic use, Vehicle class, Year, Driving power and Information](#)
- Statistics Finland, [Första registreringar av bilar efter drivkraft, användning och innehavare månadsvis efter Fordonsklass, Drivkraft, Användning, Innehavare, Månad och Uppgifter](#)
- Svanen: Intervju med Forsberg Maria 240613; Antal tunga lastbilar baserat på företag som sökt licens
- Trafikanalys, Myhr Anette, Lastbilar i trafik, ägda av juridisk person, yrkesmässig trafik, efter drivmedel;2024
- [Transportföretagen , Paketindex 2023;](#)
- 240614; Intervju med Christer Svensson PosttNord TPL tidigare logistikansvarig på DHL,

Bilagor

Bilagorna kan rekvireras genom Miljömärkning Sverige (sara.bergman@svanen.se)

- Bilaga 1. Vilken CO2-effekt har respektive krav?
- Bilaga 2 Metod och antaganden
- Bilaga 3 Kalkyl excel fil
- Bilaga 4 Presentationsmaterial