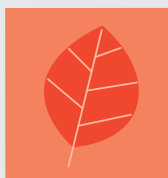


# Tänk nytt, tänk hållbart!

– en dagligvarukedja för framtiden

EN RAPPORT FRÅN MILJÖVÅRDSBEREDNINGENS DIALOG FRAMTIDA HANDEL



# Tänk nytt, tänk hållbart!

## – en dagligvarukedja för framtiden

En rapport från Miljövårdsberedningens dialog Framtida handel

**Miljövårdsberedningen**

Miljödepartementet

103 33 Stockholm

*Besöksadress* Regeringsgatan 30-32

*Växel* 08-405 10 00

*Fax* 08-20 43 31

Rapporten finns på Miljövårdsberedningens hemsida

[www.mvb.gov.se](http://www.mvb.gov.se)

Den kan även beställas från Miljövårdsberedningen.

*Grafisk formgivning och originalproduktion* TYPISK FORM DESIGNBYRÅ

*Illustrationer* SUSANNE ENGMAN

*Tryck* AB DANAGÅRDS GRAFISKA, ÖDESHÖG 2000

ISSN 0375-250X

## Ordförandens förord

Den här rapporten är resultatet av ett stimulerande samarbete mellan Miljövårdsberedningen och företrädare för ett antal företag i transport-, IT- och dagligvarubranscherna. Metoden har varit att med användning av moderna verktyg för att pejla framtiden – främst s.k. backcasting – gemensamt diskutera förutsättningarna för dagligvaruhandeln i ett 25-årsperspektiv. Syftet har varit att söka nå fram till en samsyn om hur arbetet med hållbar utveckling kan bedrivas inom dagligvarukedjan.

Deltagarna har med stor entusiasm gått in i detta arbete. Deras betydande kunskaper och erfarenheter har gjort det möjligt att enas om en vision för framtiden och en plattform med bl.a. långsiktiga mål för det fortsatta arbetet. Dialoggruppen är också överens om att till 1 november 2001 söka nå fram till överenskommelser om konkreta åtgärder.

Dagligvarukedjan berör oss alla. Samverkan mellan regeringen, myndigheterna och företagen blir allt mer nödvändig, eftersom globala miljöhot och därav följande krav på en hållbar utveckling i allt större utsträckning måste integreras i samhällets totala funktionssätt och påverka våra egna livsstilar och konsumtionsmönster. Rapporten är första steget i en betydelsefull samverkansprocess.

*Bo Kjellén*

# Innehåll

Ordförandens förord	
Sammanfattning	6
1. Inledning	8
2. Inriktning och upplägg	10
3. Vår vision av framtidens handel med dagligvaror	12
4. Nuvarande miljöpåverkan inom området handel med dagligvaror	22
4.1 Miljökvalitetsmålen och dagligvarukedjan	22
4.2 Miljöbelastningen i dagligvarukedjan	24
5. Övergripande mål för en hållbar framtida handel	30
6. Fem strategiska åtgärdsområden	32
6.1 Samverkan mellan branscher och trafikslag kring dagligvarukedjan, utifrån ett effektiviserings- och miljöperspektiv	33
6.2 Utveckling, upphandling och införande av ny teknik	35
6.3 Forskning och utveckling för en hållbar dagligvarukedja	38
6.4 Hållbar utveckling präglar hela företaget	39
6.5 Ökad miljöanpassning av varor samt synliggjord miljöpåverkan	41
7. Aktörernas roller	46

<b>8. Fortsatt arbete</b>	<b>48</b>
8.1 Förslag till konkreta projekt att arbeta vidare med	49
8.2 Åtgärder för Framtida handels aktörer	56
8.3 Dialogdeltagarnas förslag till åtgärder från statens sida	58
<b>Referenslista</b>	<b>60</b>
<b>Bilaga 1. Deltagare i dialoggruppen</b>	<b>62</b>
<b>Bilaga 2. Icke företagsanknutna deltagare</b>	<b>64</b>
<b>Bilaga 3. Referensgrupp med myndigheter</b>	<b>66</b>
<b>Bilaga 4. Dokument från den 12 oktober 2000</b>	<b>68</b>



## Sammanfattning

I detta dokument presenteras den vision, de övergripande mål och de strategiska åtgärdsområden som har utvecklats av dialoggruppen Framtida handel med sikte på en hållbar handel med dagligvaror.

Dokumentet har tagits fram i en dialog mellan 16 företag och Miljövårdsberedningen. I denna dialog har ingått företag från livsmedelsindustrin, transportnäringen, detaljhandeln och IT-sektorn. Syftet har varit att fokusera på miljöaspekter vid utveckling av framtida handelsmönster och att stödja och påverka utvecklingen mot en hållbar handel med dagligvaror.

Dialogprojektet Framtida handel har gett möjlighet för deltagande företag och Miljövårdsberedningen att gemensamt diskutera en vision för området med ett 25-årsperspektiv. Visionen som presenteras i dokumentet bedöms som en rimligt sannolik och önskvärd bild av situationen 2025. Den är inte en prognos. Visionen har sedan tjänat som utgångspunkt för att ta fram mål, strategi och förslag till konkreta åtgärder.

Utifrån visionen och en bedömning av miljöpåverkan i livsmedelskedjan, har vi valt att behandla tre teman i dialogprocessen – logistik, elektronisk handel och varans innehåll samt dess tillverkning. Utifrån dessa tre teman och visionen, har gruppen sedan valt att utveckla ett antal övergripande mål.

Visionen och flera av de övergripande målen har ett 25-årsperspektiv. För att dessa ska uppnås behövs konkreta åtgärder. Vissa åtgärder måste genomföras på kort sikt medan andra bör ses i ett längre perspektiv. Vi har arbetat fram en strategi med fem strategiska åtgärdsområden. Vid prioriteringen av de fem åtgärds-

områdena har det varit viktigt att de ska kunna utgöra en plattform för ett konkret arbete i företagen.

De fem strategiska åtgärdsområdena innebär:

- Samverkan mellan branscher och trafikslag kring hela dagligvarukedjan, utifrån ett effektiviserings- och miljöperspektiv.
- Utveckling, upphandling och införande av ny teknik.
- Forskning och utveckling för en hållbar dagligvarukedja.
- Hållbar utveckling präglar hela företaget.
- Ökad miljöanpassning av varor samt synliggjord miljöpåverkan.

Vi anser att det är motiverat att fortsätta dialogen, fördjupa arbetet med de konkreta åtgärderna och gå vidare i analysen av åtgärdsbehov. Visionen, målen och strategin utgör en gemensam plattform för ett fortsatt arbete. Vi föreslår att en styrgrupp tillsätts för att driva arbetet vidare och att till den 1 november 2001 presentera förslag till konkreta åtaganden och överenskommelser. Styrgruppen får bl.a. ansvar för att starta projekt inom vissa konkreta områden i fortsatt dialog mellan stat och näringsliv.

# 1

## Inledning

Att mat är ett grundläggande behov är en självklarhet, och säkert har alla en egen speciell relation till livsmedel. Maten ska vara god och mättande, och den ska tillverkas på ett sådant sätt att hälsan inte påverkas negativt. Livsmedelskedjan är central för oss som individer och för en omställning till en hållbar utveckling eftersom miljön påverkas både direkt och indirekt av framställningen, distributionen, försäljningen och hushållens beteende. Alla som på ett eller annat sätt hanterar livsmedel i kedjan från produktion till konsumtion är centrala aktörer.

I detta dokument redovisas en vision, övergripande mål, strategiska åtgärdsområden och förslag till hur aktörer med koppling till dagligvarukedjan kan arbeta mot en hållbar framtida handel. Syftet har varit att fokusera på miljöaspekter vid utveckling av framtida handelsmönster och att stödja och påverka utvecklingen mot en hållbar handel med dagligvaror. Dagligvarukedjan omfattar i detta dokument leden från förädlingsprocesserna via handel och distribution till hur varorna kommer till slutkonsument.

Dokumentet har tagits fram i en dialog mellan ett antal företag och Miljövårdsberedningen.<sup>1</sup> I dialogen har ingått företag från livsmedelsindustrin, transportnäringen, detaljhandeln och IT-sektorn. Dessa aktörer är alla centrala för att uppnå en framtida hållbar handel. Statens roll är central bl.a. genom att sätta upp ramar och underlätta för näringslivet. För att nå de mål som satts upp i detta dokument krävs att alla tar sitt ansvar och att en samverkan

---

<sup>1</sup>I arbetet med dokumentet har Miljövårdsberedningen haft hjälp av en referensgrupp med nio myndigheter vilka presenteras i bilaga 3.

sker såväl inom varje aktörsgrupp som mellan grupperna. Aktörerna har inte bara möjlighet att påverka inom sina respektive verksamheter utan kan också ställa krav på sina leverantörer.

I framtiden kan det komma att utvecklas nya strukturer, nya sätt att beställa och distribuera livsmedel och nya betydelsefulla aktörer. Det finns en risk att dessa aktörer, exempelvis e-handelsföretag, bidrar till att miljöbelastningen ökar vid en uppbyggnad som inte inkluderar miljöhänsyn. Beaktas miljöaspekten redan vid uppbyggnaden av de nya strukturerna antas den totala miljöbelastningen kunna minska jämfört med dagens situation. Miljö-mässiga effektiviseringar kan göras bl.a. genom samordning och väl utnyttjade logistiklösningar.

De förändringar som kan komma att ske inom dagligvarukedjan vad gäller bl.a. strukturer och distribution, och de hinder och möjligheter som de medför har varit dialogprojektets fokus. Denna inriktning har medfört att andra viktiga led i dagligvarukedjan som t.ex. primärproduktionen endast har behandlats indirekt.

Visionen som beskrivs i kapitel 3 är gruppens bild av en önskvärd situation år 2025. Visionen används för att ange en gemensam riktning och betydelsefulla exempel på vad en hållbar utveckling för handel inom dagligvaruområdet kan bestå av. I kapitel 4 beskrivs dagligvarukedjans miljöbelastning. Utifrån visionen har ett antal övergripande mål identifierats, och dessa återfinns i kapitel 5. Utifrån visionen och de övergripande målen har olika typer av åtgärder diskuterats, och några strategiska åtgärdsområden presenteras i kapitel 6. Aktörernas ansvar och roller berörs i kapitel 7, och i kapitel 8 återfinns konkreta förslag på åtgärder och förslag till hur arbetet ska fortsätta.

## Följande företag har deltagit i dialogen<sup>2</sup>

Axfood Sverige AB (*f.d. D & D Dagligvaror AB*)

ICA Handlarnas AB

Kooperativa förbundet

Out-net AB

Arla Foods

Procordia Food AB

SIA Glass AB

Cross Internet (*f.d. CMA*)

Tankebolaget AB

Posten Sverige AB (*f.d. Post-*

*Net*)

Telia AB

Poståkeriet Sverige AB

Schenker-BTL AB

SJ Cargo Group

Skandi System AB

Volvo Mobility System

<sup>2</sup>De personer som har deltagit i dialogprocessen presenteras i bilaga 1

# 2

## Inriktning och upplägg

Det finns i dag en ökande insikt om jordens begränsade resurser och vårt ansvar för att inte förstöra ekosystemen. Stigande levnadsstandard i tredje världen kommer att öka pressen på alla att hushålla med gemensamma tillgångar. I dag sker 80 procent av den årliga användningen av jordens resurser i industriländerna, vilka endast har 15 procent av jordens befolkning. Denna fördelning är inte hållbar. Vår del av världen har ett ansvar att undvika miljöförstörelse och se till att hushålla med resurser som förs in i samhället. I arbetet med visionen har kompasskursen varit faktor 10, dvs. att samhället blir 10 gånger bättre på att hushålla med i första hand ändliga resurser.

I takt med att miljöproblemen blir mer globala och lagstiftningen harmoniseras med EU, blir det allt svårare att låta den nationella miljöpolitiken enbart styras av lagar och regler. Allt fler pekar på information och frivillighet som vägar för en framtida miljöpolitik. Framtida handelsdialogen är ett exempel på hur frivillighet kan användas i miljöarbetet.

Dialogen har förts med syfte att gemensamt driva på utvecklingen till ett hållbart samhälle. Begreppet hållbar utveckling omfattar inte bara miljö utan också ekonomi och sociala förhållanden. Vi koncentrerar oss här på miljöaspekterna, men menar att de lösningar som växer fram också måste vara ekonomiskt rimliga och socialt attraktiva.

Vi har i dialogen använt en form av framtidsbaserad strategiteknik, en metod som på engelska brukar kallas backcasting. Första steget i denna arbetsmodell är att definiera det tillstånd som ska uppnås. I dialogprojektet började vi därför med att till-

sammans arbeta fram en vision för en hållbar framtida handel 2025. Därefter tog dialoggruppen fram mål och en strategi med åtgärdsområden för hur arbetet ska bedrivas för att från dagens situation nå visionen. Framtidsbaserad strategiteknik är en metod som kan sägas vara prognosens motsats (jfr. eng. backcasting respektive forecasting) Med prognoser försöker man att utifrån dagens trender förutsäga hur utvecklingen blir framöver. Med framtidsbaserad strategiteknik är det intressanta vad som behöver göras för att nå ett önskat tillstånd vilket gör att sannolikheten är större att verkliga lösningar hittas med denna teknik än med prognoser.

På 25 år kan oerhört mycket hända som påverkar utvecklingen. Avgörande för hur framtiden kommer att se ut är t.ex. den ekonomiska utvecklingen, befolkningsutvecklingen och konsekvenser av växthusproblematiken. Dessa faktorer är svåra att prognostisera utan att göra stora osäkerhetsintervall. Vid långsiktiga strategiarbeten finns fördelar med att använda framtidsbaserad strategiteknik och utgå från en önskvärd framtidsbild i stället för att enbart förlita sig på prognoser utifrån dagens trender.

# 3

## Vår vision av framtidens handel med dagligvaror

Visionen är utarbetad av deltagarna i dialogprojektet Framtida handel med dagligvaror samt sex personer med anknytning till området Framtida handel. Dessa sex personer representerade inte något företag. Deras roll i visionsarbetet var att ytterligare vidga perspektiven.<sup>3</sup>

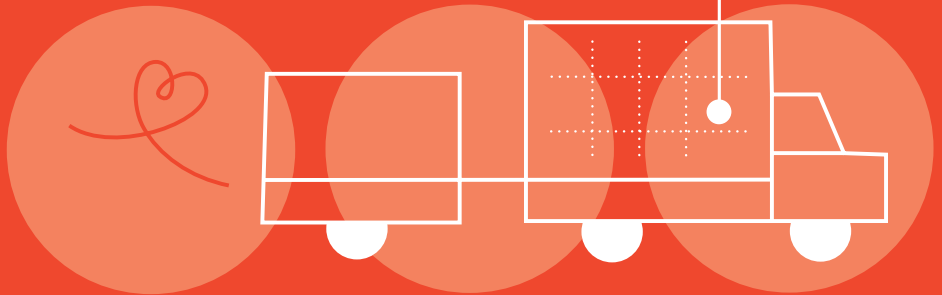
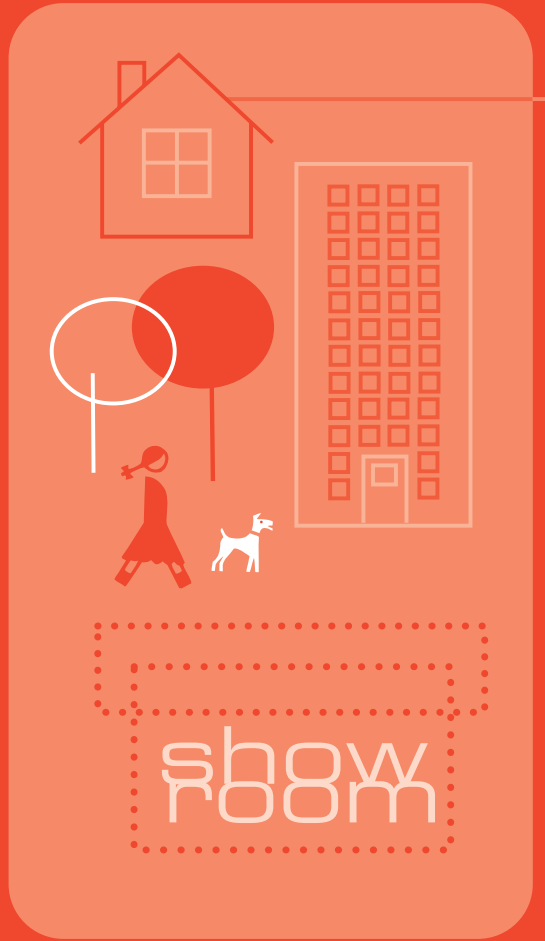
Visionen betraktas av gruppen som en rimligt sannolik och önskvärd bild av situationen 2025. Den är inte en prognos. Visionen har tjänat som utgångspunkt för att ta fram mål, strategi och förslag till konkreta åtgärder.

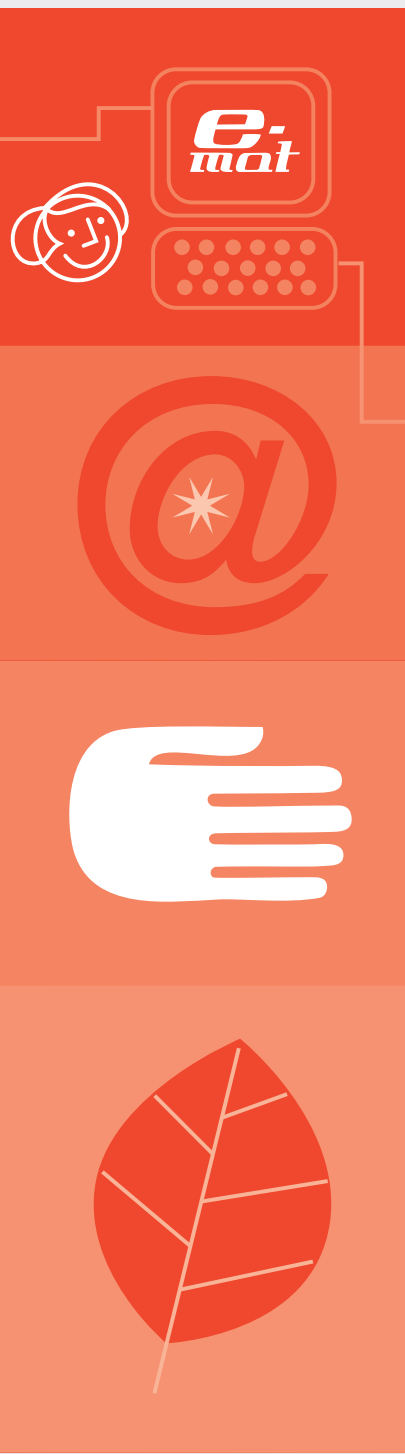
En vision förändras ständigt över tiden och blir egentligen aldrig färdig. Vi hoppas att visionen kan väcka debatt. Om visionen väcker frågor och reaktioner fyller den en viktig funktion eftersom läsaren då börjar fundera på hur framtiden bör se ut.

---

<sup>3</sup> Förteckning över de icke företagsanknutna deltagarna, se bilaga 2

Vår vision





2025



## Inledning

År 2025 sker handeln med dagligvaror på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Detta har skett genom en kombination av ett nytt samspel mellan aktörerna, förändrade attityder hos företag och konsumenter, en förändrad livsstil hos människor och teknisk utveckling.

Såväl förädling som distribution av varor ända fram till slutanvändaren är i många avseenden på väg att uppnå faktor 10 i resurseffektivisering, vilket innebär en tiondel i jämförelse med användningen år 2000.

Miljöfrågorna integreras naturligt i samhällets samtliga delar, genom konsekventa och långsiktiga politiska beslut både nationellt och internationellt. På motsvarande sätt är miljöperspektivet integrerat i företagets verksamhet. De företag som bäst minimerar miljöpåverkan från hela sin verksamhet gynnas av de ekonomiska spelreglerna.

Människors mat- och arbetsvanor har förändrats mycket och lite – mycket när det gäller matvanor och möjligheterna att fördela sin arbetstid över dygnet och över livet, lite när det



gäller behovet av mat och mängden man konsumerar.

Fortfarande måste alla handla livsmedel och dagligvarorna måste förflyttas.

IT-utvecklingen har gjort det enkelt och bekvämt för konsumenterna att välja miljöanpassade varor.

## Samarbete mellan trafikslag och branscher har gjort transporter mer effektiva

Tack vare ett avancerat samarbete mellan producenter, säljare, transportörer och konsumenter har miljöpåverkan från transporter och inköpsresor minskat inom dagligvaruområdet.

IT har effektiviserat hela transportstrukturen, vilket har

inneburit betydande vinster för både transportörer och transportköpare. En stor del av rutinarbetet är numera automatiserat både inom närings- och privatlivet.

Det är framförallt samordningen av transporter som underlättats av utvecklingen inom IT-området. Ny teknik för fordon och omlastning har utvecklats, tack vare kunniga och krävande transportköpare. Medvetenheten hos kunderna har även utvecklat transportnäringen, så att man numera i högre grad säljer mycket specificerade och miljöanpassade tjänster, i stället för att enbart förflytta en produkt från punkt A till B. Leveranser till flera hushåll i samma bostadsområde eller samhälle samordnas vare sig det rör dagligvaror eller andra varor, oavsett leverantör.

Dessutom har varje enskilt fordon försetts med utrustning som ger säkrare, smidigare och mindre miljöbelastande transport.

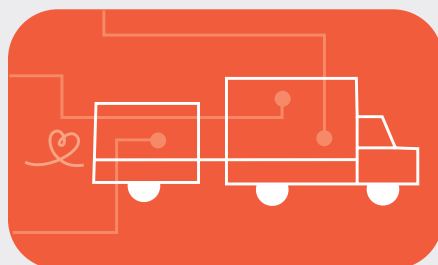
Transportbranschen har genomgått en stor förändring. Ny teknik på fordons- och drivmedelssidan, som t.ex. bränsleceller och förnybar energi, har i stort sett löst de gamla utsläppsproblemen.

Den nya tekniken innebär dock inte att alla problem med transporter är lösta.

Tillgången på förnybar energi är begränsad och ställer stora krav på effektiva transporter. Vid förnyelsen av samhällets infrastruktur är ett av de prioriterade områdena att komma till rätta med den uppsplittning av landskapet, s.k.

barriäreffekter, som vägar och järnvägar ger.

Nästan allt gods transporteras med nya typer av lastbärare som kan dockas med många olika slag av transportmedel. Vid särskilda knutpunkter utanför de tätbefolkade områdena samordnas omlastning till bränsleeffektiva mindre distributionsfordon. Dessa levererar till slutkunden som ofta är enskilda hushåll eller servicestationer som tar emot varor till ett helt bostadsområde eller mindre samhälle.



Detta har sammantaget lett till att livsmedelsindustrins och handelns transporter samt hushållens inköpsresor har halverats, räknat i antal vägbaserade fordonskilometer.

## Digital teknik och elektronisk handel möjliggör samordning

De tillverkande, säljande och distribuerande företagen har en helt ny spelplan att agera på, där samverkan och samordning på kommersiella villkor, med konkurrenter och mellan olika branscher, är nyckeln till både ökad lönsamhet och miljöanpassning.

En betydande del av handeln mellan företag sker elektroniskt och i många fall automatiskt. Merparten av konsumenterna handlar också allt mer dagligvaror via e-handel, och tack vare IT underlättas konsumenternas planering redan i hemmen. Man använder sig av en användarvänlig och kommunicerande teknik som är mycket billig och utan oönskade långlivade kemiska ämnen och metaller. Det finns också små närservicebutiker, ibland i



kombination med restauranger, lärum eller fritidsaktiviteter liksom specialiserade nischbutiker och s.k. show-rooms där varor visas upp och kan provas på olika sätt. De stormarknader som växte upp i städernas utkanter under slutet av 1900-talet har ändrat karaktär.

Energieffektiva distributionsfordon har ersatt de flesta av de enskilda konsumenternas inköpsresor med egen bil, och det nya sättet att handla varor på har lett till stora förändringar bakåt i tillverknings- och försäljningsleden.

## Prissättning leder konsumenten rätt

Konsumenten har goda möjligheter att hålla nere sina hushållskostnader eftersom en god framförhållning premieras av distri-

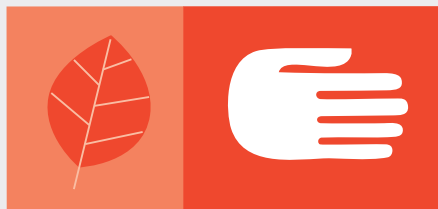
butören, både vad gäller tid för beställning och önskemål om leveranstid några dagar senare. Även antalet leveranser per vecka påverkar priset. Någon dags längre ledtid gör det möjligt att optimera varje del av leveranskedjan.

Det är enkelt för konsumenten att ta emot sina varor i hemmet, eftersom det finns särskild, läsbar utrustning där distributören lämnar de beställda varorna och hämtar andra. Distributören tar, tillsammans med säljaren, ett större ansvar för konsumentens vardagsbestyr, och en långtgående samordning har ökat servicenivån och samtidigt minskat belastningen på miljön.

Priset på varan avspeglar dess miljöpåverkan, eftersom det internationella miljösamarbetet präglas av principen om att förorenaren betalar.

## Miljöfrågorna är strategiska ledningsfrågor

Dynamiken i utvecklingen gör att det finns utrymme för många olika lösningar och aktörer, och den har även fungerat som en väckarklocka för företagen. Dessa har genomfört många förändringar som har lett till större öppenhet, mångfald, flexibilitet och lyhördhet för olika kundkrav, t.ex. när det gäller miljöfrågor. Genom att integrera miljöfrågorna i sitt strategiska arbete har företagen blivit både effektivare och mer lönsamma.



Tillämpningen av miljöledningssystem och dess krav på ständiga förbättringar har lett till att produktens eller tjänstens, miljöprestanda vägs in i företagets förbättringsarbete.

## Efterfrågan förändrar tillverkningen

Företag och konsumenter är genomgående miljömedvetna. Genom IT får de snabb information om hur miljön påverkas av de val de

gör. Konkurrenten mellan tillverkare har utvecklat nya affärsmodeller som tar fasta på kundernas efterfrågan. Nya möjligheter till småskalig och lokal produktion prövas.

I livsmedelsindustrin är miljöfrågorna integrerade som en av de strategiska frågorna. Det har bl.a. lett till att energiförbrukningen i processledet har minskat väsentligt jämfört med år 2000.

De flesta livsmedelsindustrier tar själva hand om sina restprodukter. Avancerade vattenreningsanläggningar gör att processerna i stort sett är slutna. De fasta restprodukterna tas om hand på plats för utvinning av energi och näringsämnen helt i enlighet med ett totalt producentansvar.

Tillverkningsindustrin använder inga ämnen eller metaller som bidrar till att skadliga halter av dessa lagras i människa eller miljö.

Användningen av material har effektiviserats avsevärt genom att man säljer funktioner i stället för varor, t.ex. förvaring istället för kylskåp. Det har även påskyndat utvecklingen av nya, lättare och hållbarare material.

Efterfrågan på livsmedel med speciellt hälsobefrämjande innehåll, s.k. funktionella livsmedel, har gått hand i hand med efterfrågan på ekologiska och allt mer miljöanpassade livs-

medel. Andelen vegetabilier är stor i de allra flestas kost. Livsmedelsindustrin har en stark roll som beställare av råvaror med specificerade kvalitetskrav från jordbruksproduktionen.

Det finns en mångfald bland dagligvarorna, vilket gör att konsumenterna har ett stort utbud av råvaror att välja bland. Det finns dessutom ett brett sortiment av färdiglagade livsmedel. Livsmedelsindustrins processer har vidareutvecklats. Omfattande garantier utfärdas



för livsmedlens smak, näringsvärde, frånvaro av oönskade ämnen och hygieniska status. Detta har underlättats av livsmedelsindustrins arbete med kvalitetssäkring och miljöledningssystem.

Förpackningens skyddande egenskaper har utvecklats så att den bättre samspelar med hanteringen av varan och industrins processer. Varan och förpackningen ses som en enhet och som en del av distributionssystemet, vilket är särskilt viktigt vid den omfattande e-handeln.

Svinnet i livsmedelskedjan är nästan obefintligt. Utvecklingen av nya förpackningslösningar påverkas starkt av möjligheten till försäljning av återvunna förpackningar som råvara. Det finns väl fungerande marknader för återvunnet material från uttjänta förpackningar och andra varor.

Konsumentens önskemål om bekvämlighet, tillsammans med de höga kraven på livsmedelssäkerhet, har även påverkat hemmen. Inte minst har utrustning för att ta hand om uttjänta förpackningar och organiskt restavfall redan "vid källan" förändrat hanteringen av restprodukter.

Ekologiska odlings- och förädlingsprinciper har genom konsumenternas efterfrågan utvecklats alltmer och därigenom utövat en stark påverkan på den konventionella produktionen. Skillnaden mellan olika odlingsformer är inte särskilt stor, vare sig i primärproduktionen eller i förädlingsledet. Miljömärkningen har härigenom i stort sett fullgjort sin funktion.



# 4

## Nuvarande miljöpåverkan inom området handel med dagligvaror

Handeln med dagligvaror belastar miljön främst genom utsläpp av växthusgaser, försurande ämnen, ämnen som bidrar till övergödning, skadliga partiklar, ozonnedbrytande ämnen och andra oönskade kemiska ämnen och metaller samt genom påverkan på markanvändningen och den biologiska mångfalden. Handeln med dagligvaror har därmed betydelse för merparten av de femton miljö kvalitetsmålen (se avsnitt 4.1, nedan).

### 4.1 Miljö kvalitetsmålen och dagligvarukedjan

Riksdagen fastställde i april 1999 femton miljö kvalitetsmål. Miljömålskommittén har haft i uppdrag att föreslå delmål och åtgärdsstrategier för miljö kvalitetsmålen som gör det möjligt att till nästa generation överlämna ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Miljömålskommittén överlämnade i juni

Figur 4.1 De av riksdagen fastställda miljö kvalitetsmålen

#### De femton miljö kvalitetsmålen

- \* Begränsad klimatpåverkan
- \* Frisk luft
- \* Bara naturlig försurning
- \* Ingen övergödning
- \* Giftfri miljö
- \* Skyddande ozonskikt
- \* Säker strålmiljö
- \* Grundvatten av god kvalitet
- \* Levande sjöar och vattendrag
- \* Myllrande våtmarker
- \* Hav i balans samt levande kust och skärgård
- \* Levande skogar
- \* Ett rikt odlingslandskap
- \* Storslagen fjällmiljö
- \* God bebyggd miljö

2000 sitt betänkande »Framtidens miljö – allas vårt ansvar!« (SOU 2000:52) till regeringen.

Kommittén anger att deras förslag innebär en omställning från näringslivets sida till en effektiv energianvändning, minskat behov av transporter och resor, en avfallshantering anpassad till kretsloppet och en minimering av utsläpp av gifter och miljöstörande ämnen. Varorna behöver vara giftfria och resurssnåla i ett livscykelperspektiv.

Miljömålskommittén har föreslagit tre åtgärdsstrategier som behöver genomföras om det ska vara möjligt att nå miljömålen, nämligen:

- effektivisering av energi och transporter
- giftfria och effektiva kretslopp
- hushållning med mark, vatten och den bebyggda miljön.

Den första strategin syftar till energieffektivisering, införande av förnybara energikällor och ny teknik för rening av utsläpp. De miljömål som kan nås med effektiviseringsstrategin är frisk luft, bara naturlig försurning, begränsad klimatpåverkan, ingen övergödning och god bebyggd miljö.

Kretsloppsstrategin syftar till att fasa ut särskilt farliga ämnen och att åstadkomma effektiva varukretslopp med återanvändning och återvinning. Åtgärder mot övergödning behövs inom jordbruket och i avloppshantering. Miljömål som kan nås med kretsloppsstrategin är giftfri miljö, ingen övergödning, skyddande ozonskikt och god bebyggd miljö (avfall, resurshushållning).

Hushållningsstrategin syftar bland annat till att skydda natur- och kulturvärden och att bevara den biologiska mångfalden. Ett varsamt brukande och miljöanpassning av samhällsplanering och byggande är viktiga inslag. Strategin berör i första hand målen om grundvatten av god kvalitet, levande sjöar och vattendrag, myllrande våtmarker, hav i balans samt levande kust och skärgård, levande skogar, ett rikt odlingslandskap, storslagen fjällmiljö och god bebyggd miljö.

Alla tre strategierna är relevanta för dagligvarukedjan.

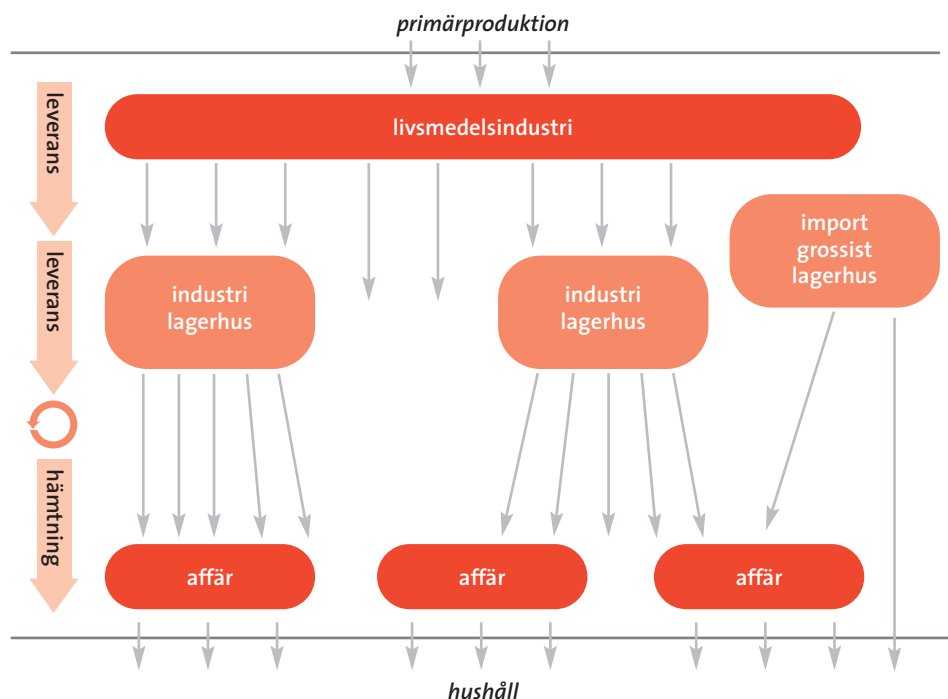
## 4.2 Miljöbelastningen i dagligvarukedjan

Vår vision anger det önskvärda tillståndet i ett 25-årsperspektiv. Med ett så långt tidsperspektiv kan dagens strukturer, och därmed miljöbelastningen kopplad till dessa, förändras. Syftet med projektet är inte bara att minska dagens miljöbelastning utan också att förhindra att ny eller utökad miljöbelastning uppstår i samband med förändringar inom dagligvarukedjan. En ökad e-handel av dagligvaror får inte leda till en ökad miljöbelastning utan den potential som finns för att med hjälp av IT minska miljöbelastningen måste tas till vara. Med detta angreppssätt blir transporterna centrala.

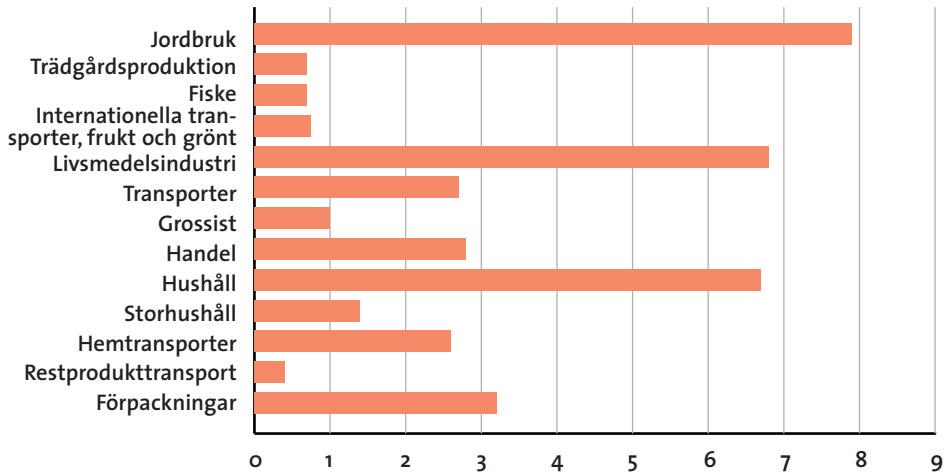
Vi behandlar här den del av miljöbelastningen som är kopplad till vårt valda fokus. Det finns miljöproblem inom andra delar av kedjan som vi inte primärt har behandlat, exempelvis biologisk mångfald. Men en utgångspunkt i dialogen har varit att framställning av råvaror, tillverkning och distribution måste ske på ett

Figur 4.2 Flödet i dagligvarukedjan.

De led som ingår i dialogens fokus återfinns mellan de två markerade vågräta strecken i figuren.



Figur 4.3 Användning av direkt energi (mätt i TWh) för att producera livsmedel som konsumeras i Sverige under ett år. 4



Källa: Naturvårdsverket, Att äta för en bättre miljö, Slutrapport från systemstudie Livsmedel, Rapport 4830, 1997

sådant sätt att den biologiska mångfalden främjas. Det innebär bl.a. hänsynstagande till ekosystem i produktionen och bevarande av ekosystemens funktion. I vårt fokus har inte områden som primärproduktionen och avfallshanteringen ingått.

Det vore önskvärt att belysa miljöbelastningen i hela dagligvarukedjan. Det har emellertid varit svårt att hitta statistik som på ett heltäckande sätt kan beskriva hur miljöbelastningen ser ut i olika led. Nedan beskrivs miljöbelastningen utifrån tillgänglig statistik. Den siffermässiga sammanställningen är till stor del baserad på uppgifter från Naturvårdsverket.

Figuren 4.3 visar användningen av direkt energi. Som framgår

4 Figurens staplar anger storleksordningen av energianvändningen. Den exakta energianvändningen i TWh kan därför inte avläsas i figuren. I primärproduktionen i jordbruk, trädgård och fiske ingår el, olja och handelsgödsel. De internationella transportererna är begränsade till frukt och grönsaker, inklusive kylförvaring. I livsmedelsindustri och handel ingår el och olja, exklusive energi för transporter. Transporter som särredovisas omfattar energi för drift (inhemska, hemtransport samt transport av restprodukt). I hushåll och i storhushåll ingår el för spis, kylskåp, frys samt diskmaskin. Varmvatten för disk ingår inte. Förpackningar omfattar produktion av råvara och förpackning, transport samt, i förekommande fall, återvinning. Samtliga bestämmelser utom internationella transporter av frukt och grönsaker är avgränsade till Sverige. (Naturvårdsverket, Rapport 4830, 1997)

av figuren är energianvändningen störst i jordbruket, i livsmedelsindustrin, i hushållen och vid transportererna.

#### 4.2.1 Tillverkning av dagligvaror

Livsmedelsindustrin påverkar miljön bl.a. genom energianvändning, utsläpp till luft och vatten samt organiskt avfall. Miljöpåverkan sker till luft via produktionsutsläpp och energianvändning. Livsmedelsindustrin har en relativt hög energianvändning: ca 6,5 TWh. Det ger utsläpp av framför allt SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> och CO<sub>2</sub>. Utsläppen till vatten består av syreförbrukande ämnen, fett, kväve och fosfor.

Livsmedelsindustrins hantering och framställning av livsmedel påverkar framför allt miljömålen hav i balans, ingen övergödning, levande sjöar och vattendrag, frisk luft, begränsad klimatpåverkan och giftfri miljö.

Miljömålskommitténs uppsatta strategier innebär att livsmedelsindustrin bör minska energianvändningen inom produktionsprocesserna. Vattenanvändningen bör också vara sluten, och det organiska avfallet bör tas om hand (det senare enligt kretsloppsstrategin). Livsmedelsindustrin kan också påverka hur råvarorna framställs och hur transportererna sker, vilket har betydelse för hushållningstrategin respektive effektiviseringsstrategin.

#### 4.2.2 Transporter i dagligvarukedjan

Transporterna av dagligvaror från tillverkare till försäljningsställe och från försäljningsställe hem till slutkonsumenten svarar för en betydande andel av miljöbelastningen. Av livsmedelskedjans energiförbrukning används ca 15–20 procent till transportererna. Men transportererna släpper ut mer koldioxid och kväveoxider än de övriga leden i livsmedelskedjan i förhållande till sin andel.

Ur miljöbelastningssynpunkt skiljer sig fjärrtransporter från distributionstransporter (närtransporter). Det går åt två till tre gånger så mycket energi att transportera ett ton livsmedel en kilometer med en distributionstransport jämfört med en fjärrtransport.

Vägtransporterna belastar miljön framför allt genom utsläpp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> och flyktiga organiska ämnen. Vägtransporter orsakar även bl.a. buller, barriäreffekter och utsläpp av partiklar. På land transporteras nära 90 procent av livsmedel och jordbruksprodukter med lastbil. Livsmedlens totala andel av gods med långväga lastbil, mätt i tonkilometer, är 15 procent.

Transporterna totalt i landet står för 40 procent av CO<sub>2</sub>utsläppen (22,1 miljoner ton CO<sub>2</sub>ekv), varav två tredjedelar kommer från vägtrafik. Industrin står för 25 procent (9,4 miljoner ton) och jordbruket för ungefär lika mycket (8,3 miljoner ton). Transportsektorn är således central för att minska koldioxidutsläppen.

Enligt Klimatkommitténs förslag (SOU 2000:23) bör utsläppen av koldioxid i Sverige år 2050 ha minskat med cirka 50 procent, jämfört med 1990 års utsläppsnivå. Utsläppen får då inte överstiga 4,0–4,5 ton per capita och år, räknat som koldioxidekvivalenter. För perioden 2008–2012 ska utsläppen minska med 2 procent i jämförelse med 1990.

I forskningsrapporten »Färder i Framtiden« (KFB, 1997:7) diskuteras vilka förändringar som krävs i transportsektorn för att uppnå en hållbar utveckling. I rapporten diskuteras två nivåer för energianvändningen. I första hand diskuteras en halvering till år 2040, vilket inte bedöms vara riktigt bärkraftigt. För att nå en hållbar utveckling bedöms energianvändningen i transportsektorn totalt sett behöva minska till ca en tredjedel.

Transporterna ger påverkan på följande miljömål: frisk luft, ingen övergödning, bara naturlig försurning, begränsad klimatpåverkan, giftfri miljö och god bebyggd miljö.

### 4.2.3 Detaljhandel

Detaljhandelns lokaler och utrustning drar energi och ger miljöbelastning, t.ex. genom köldmedia för kyl- och frysanläggningar. Detaljhandeln har som beställare också ett stort ansvar för varornas innehåll.

Dagligvaruhandeln är en viktig aktör även när det gäller transporter eftersom de styr en väsentlig del av transportarbetet. Det är betydligt vanligare att transporter av dagligvaror genomförs

med egna fordon jämfört med andra branscher (27 procent med egna fordon jämfört med 13 procent totalt).

Placeringen av butiker och stormarknader påverkar hushållens miljöbelastning. Lokaliseringen har en avgörande betydelse för konsumenternas inköpsbeteende, och därmed för hur transport-effektivt inköpen kan ske. Dagligvaruhandeln har här ett ansvar.

Andelen stormarknader har ökat på bekostnad av närbutikerna. De flesta av dessa stormarknader är placerade utanför bostadsområdena, vilket har ökat beroendet av bil. Bilen svarar i dag för 65 procent av det totala antalet personkilometer i samband med livsmedelsinköp. Motsvarande andel för cykel eller för att gå till fots är 30 procent. Energiåtgången för konsumenternas inköpsresor är 5 TWh per år.

Inom detaljhandeln används ca 2,7 TWh energi per år. Motsvarande siffra för grossistledet är ca 0,8 TWh.

Miljömålskommitténs uppsatta strategier innebär för handel och övriga tjänster, där detaljhandeln är en viktig del, effektiviseringar av gods- och persontransporter, hjälpsystem för ventilation samt värme och belysning i enlighet med effektiviseringsstrategin. Kretsloppsstrategin innebär effektiviseringar och recirkulering av material.



# 5

## Övergripande mål för en hållbar framtida handel

Utifrån visionen och miljöpåverkan i dagligvarukedjan har tre teman identifierats som speciellt centrala för en hållbar handel med dagligvaror.

*Logistiken* kring hela dagligvarukedjan har en avgörande betydelse för den totala miljöbelastningen. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att diskutera transportsystemens uppbyggnad, vilket bränsle som används och effektiviseringsmöjligheter.

*Elektronisk handel* är ett nytt sätt för konsumenten att handla som påverkar hela dagligvarukedjan. Det är viktigt att den elektroniska handeln av dagligvaror inte ökar miljöproblemen utan har målsättningen att minska dem.

*Varan som sådan*, dvs. innehåll och tillverkning, har betydelse för både miljö och hälsa.

Vi har valt att behandla dessa tre teman i dialogprocessen, och att utifrån den utveckla ett antal övergripande mål. Miljöpåverkan inom valda teman är starkt kopplad till energi inklusive bränsle samt varans innehåll. Dessa komponenter blir viktiga i ett målmedvetet arbete för en hållbar framtida handel. En utgångspunkt för arbetet är resurseffektivisering i syfte att minska resursanvändning och negativ miljöpåverkan.

Målen kan ses som en konkretisering av visionen och visar på inriktningen för det fortsatta arbetet.

Figur 5.1 Övergripande mål

---

## Övergripande energimål

- Senast år 2025 utförs dagligvarutransporterna till 75 procent med eko-kilometrar.<sup>5</sup>
- Livsmedelsindustrins och handelns transporter tillsammans med hushållens inköpsresor, mätt som vägbaserade fordonskilometrar, har halverats till år 2025.
- Senast år 2025 har den totala energianvändningen i processledet i livsmedelskedjan minskat med ca 30 procent per kg framställt livsmedel jämfört med år 2000. Andelen fossilbaserad energi utgör ca 20 procent av den totala.

## Övergripande mål för innehåll i dagligvaror och insatsvaror

- Senast år 2005 finns kunskap<sup>6</sup> om de ämnens hälso- och miljöegenskaper som direkt eller indirekt används i dagligvarukedjan.
  - Senast år 2007 är av människan framställda kemiska ämnen som är cancerframkallande, arvsmassepåverkande och fortplantningsstörande avvecklade från hela dagligvarukedjan.
  - Långlivade och bioackumulerande organiska ämnen som är mycket långlivade och som i hög grad ansamlas i organismer återfinns inte i dagligvarukedjan efter år 2010.
  - Senast år 2015 är övriga långlivade och bioackumulerbara ämnen avvecklade från hela dagligvarukedjan.
  - Senast år 2013 används inga metaller som bidrar till skadliga halter av dessa i människa eller miljö.
- 

<sup>5</sup> En eko-kilometer definieras utifrån Naturskyddsföreningens grundkrav för gods-transporter, dvs. icke förnybar energi 0,10 kWh/tonkm, NO<sub>x</sub>+SO<sub>x</sub> 0,25 g/tonkm och NMHC 0,01 g/tonkm

<sup>6</sup> Enligt Kemikalieutredningens förslag (SOU 2000:53)

# 6

## Fem strategiska åtgärdsområden

Utifrån visionen och de övergripande målen har vi arbetat fram en strategi. Visionen och ett flertal av de övergripande målen har ett 25-årsperspektiv. För att dessa ska uppnås krävs att konkreta åtgärder vidtas. Vissa åtgärder måste genomföras på kort sikt medan andra bör ses i ett längre perspektiv.

Dialoggruppen har identifierat fem centrala och angelägna områden för att ta steg mot de övergripande målen och så småningom nå den uppsatta visionen. När vi har prioriterat de fem åtgärdsområdena har det även varit viktigt att de ska kunna utgöra en plattform för ett konkret arbete i företagen, vilket i princip ska kunna starta omgående.

För att genomföra strategin krävs att de deltagande företagen och staten tar ett gemensamt ansvar. Det är också angeläget att övriga företag inom berörda aktörsgrupper tar sitt ansvar.

De fem strategiska åtgärdsområdena innebär:

- Samverkan mellan branscher och trafikslag kring hela dagligvarukedjan, utifrån ett effektiviserings- och miljöperspektiv.
- Utveckling, upphandling och införande av ny teknik.
- Forskning och utveckling för en hållbar dagligvarukedja.
- Hållbar utveckling präglar hela företaget.
- Ökad miljöanpassning av varor samt synliggjord miljöpåverkan.

## 6.1 Samverkan mellan branscher och trafikslag kring dagligvarukedjan, utifrån ett effektiviserings- och miljöperspektiv

Dialoggruppen bedömer att det finns en betydande potential för att minska miljöbelastningen genom effektiviseringar i dagligvarukedjan. Här kan miljö- och ekonomiintressen gå hand i hand. Det finns stora möjligheter för ett enskilt företag att agera för att uppnå effektiviseringar, men än större effekter kan nås genom samverkan mellan berörda aktörer. En sådan samverkan får inte och behöver inte begränsa konkurrensförhållandena. För att nå målen behövs också insatser från staten.

Gruppen har identifierat ett antal sakområden som bör utvecklas:

- Samordning av transporter.
- Samverkan vid uppbyggnad av e-handeln.
- Stärkt och etablerad samverkan kring producentansvarssystem.

(För några av dessa finns förslag till konkreta projekt, se kapitel 8, »Fortsatt arbete«.)

### 6.1.1 Samordning av transporter

Transporternas roll för den totala miljöbelastningen är betydande. Ansvaret ligger inte enbart på transportföretagen utan transportflödet påverkas av många aktörer, eftersom varorna transporteras i flera led under vägen genom dagligvarukedjan och på uppdrag av olika intressenter. Viktigt för miljöbelastningen är totala körsträckor, närdistributionens organisering, fordonens fyllnadsgrad etc. Även frågor kopplade till införande av ny teknik är relevanta.

Eftersom miljöbelastningen är relativt sett större för närtransporter än för fjärrtransporter är transportsystemen ut till detaljhandeln, eller vid e-handel ut till slutkonsument, av extra intresse. Transporter till detaljhandeln sker ofta genom att olika till-

verkare levererar var och en för sig ut till butiken. En samverkan kan minska antalet transporter och därmed miljöbelastningen.

### 6.1.2 Samverkan vid uppbyggnad av e-handel

Elektronisk handel är ett nytt sätt att handla och distribuera dagligvaror. I dag är omfattningen ytterst blygsam – mindre än en procent av dagligvaruförsäljningen i landet – och det faktum att strukturerna inte är färdigutvecklade ger möjlighet att integrera miljöaspekter redan vid uppbyggnaden av systemen. Den elektroniska handeln medför förändringar när det gäller konsumentens inköpsrutiner, men också när det gäller distributionssystemen jämfört med transport till butik. Varorna distribueras oftast hem till konsumenten, även om det finns andra system där varorna lämnas t.ex. vid en mottagningscentral i närområdet eller till arbetsplatsen.

Det mest kritiska för miljön är den fysiska distributionen. Logistiken kring e-handeln blir därför central. Viktiga aspekter blir bland annat:

- samordning av distribution ut till konsumenterna,
- lokalisering och automatisering av plocklager,
- »smarta« beställnings- och betalningssystem,
- utrustning för »obemannad« mottagning i hushållen,
- anpassning av förpackningsstorlekar och behandlingsmetoder i tillverkningsledet.

Nya distributionslösningar, som exempelvis hemleverans och obevakade mottagningsenheter, kan t.ex. leda till att förpackningar och tillverkningsmetoder utvecklas.

### 6.1.3 Stärkt och etablerad samverkan kring producentansvarssystem

En viktig tanke bakom producentansvaret är att producenten kan minimera miljöpåverkan och kostnaden för hanteringen av pro-

dukten i alla led, dvs. även efter det att produkten lämnat producenten, genom att redan vid produktutvecklingen ta ansvar för varan under hela dess livscykel. Det är därför viktigt att det finns en väl fungerande återkoppling mellan insamlingsledet och de tillverkande företagen, med utvecklade rutiner för erfarenhetsöverföring. I dag sker inte den återkopplingen fullt ut och därför har berörda företag en viktig uppgift när det gäller att medverka till att intentionerna för producentansvaret uppfylls.

Aktörerna inom dagligvarukedjan berörs av producentansvaret för förpackningar, både som producenter av varor och som importörer. Transportörerna deltar i insamlingen. Vid produkt- och förpackningsutveckling bör därför transportörernas kompetens och erfarenhet tas till vara.

## 6.2 Utveckling, upphandling och införande av ny teknik

Energi- och resurseffektiviseringar samt utfasning av icke förnybar energi är viktiga delar vid en omställning till hållbar utveckling. Teknikutveckling är en av nycklarna för att nå vår vision och de övergripande målen, och denna utveckling kommer att krävas inom hela dagligvarukedjan. De flesta företag i dialoggruppen är inte själva teknikutvecklare men kan påverka hur snabbt utvecklingen kommer att ske genom att ställa krav på sina leverantörer.

Ett genombrott för tekniska förändringar, som exempelvis bränsle- och solcellen, kan komma att spela en stor roll för en hållbar utveckling.

Gruppen har identifierat ett antal områden som bör utvecklas:

- Efterfrågan av teknikutveckling.
- Utveckling av IT-verktyg för alla led i kedjan.
- Tillämpning av livscykelkostnad vid investeringar.

(För några av dessa finns förslag till konkreta projekt, se kapitel 8, »Fortsatt arbete«.)

## 6.2.1 Efterfrågan på teknikutveckling

Det finns ett stort behov av att utveckla och införa ny teknik inom flera områden för att vår vision ska kunna uppfyllas. Det gäller så olika områden som fordon, drivmedel, lastbärare samt omlastnings-, process-, konserverings- och förpackningsteknik.

Inom transportområdet förväntas ny teknik ge speciellt stora bidrag för att minska den totala miljöbelastningen, och motorer, bränslen och logistiksystem är exempel på områden där det krävs teknisk utveckling. Men för att en sådan utveckling ska ske behöver transportköpare efterfråga denna teknikutveckling.

Krav redan vid upphandlingen på miljöprestanda driver på utvecklingen av produkterna. Pilotprojekt som drivs av ett företag eller flera aktörer gemensamt är viktiga för att ny teknik ska gå från forskning till kommersialisering. Upphandlingar där olika aktörer samverkar för att nå en tillräckligt stor efterfrågan av en produkt ger möjlighet att introducera nya lösningar och ny teknik. Såväl pilotprojekt som samarbete vid upphandling förekommer redan i dag bland aktörerna, men kan utökas för att ny teknik snabbare ska introduceras på marknaden.

Inom ett flertal områden finns det redan i dag miljömässigt bättre tekniska lösningar än vad som används. Proaktiva aktörer kan vid upphandling bidra till introduktionen av ny teknik genom att alltid välja bästa tillgängliga teknik.

När företagen tillhandahåller en tjänst istället för fysisk vara, t.ex. frysförvaring istället för själva frysen (s.k. funktionsförsäljning) har företagen möjlighet att påverka varan och dess miljöbelastning under hela dess livscykel. Detta ger drivkrafter att utveckla nya lösningar och effektivisera materialanvändningen.

Livsmedelsindustrin har stora möjligheter att minska sin totala energianvändning och miljöpåverkan. Möjligheterna att byta ut en större del av använd fossilenergi bedöms som goda.

Andra tekniska frågor som företagen kan utveckla ytterligare är optimering av processer, utveckling av nya energieffektiva processer, nya lösningar för varor och förpackningssystem samt omhändertagande och utnyttjande av avfall. Även reglering och styrning av värme, ventilation och kyla i industrilokaler tillsam-

mans med utnyttjande av eget avfall för energiutvinning bör ligga i livsmedelsindustrins intresse. Det gäller även utnyttjandet av tak, väggar eller markytor för generering av värme och el. Detaljhandelns lokaler kan optimeras när det gäller energianvändning och energigenerering. E-handel med dagligvaror kan förmodligen bli effektivare än dagens butiker när det gäller lokaler dvs. material och andra resurser.

Utveckling av mer koncentrerade produkter gör att distributionen kan effektiviseras. Det handlar bland annat om att vidareutveckla »torra« produkter som sedan späds ut hos konsumenten, t.ex. koncentrerade tvätt- och rengöringsmedel, samt komprimerade mjukpappersprodukter. En avvägning måste dock ske i det enskilda fallet av energianvändningen i de olika leden; energiåtgång för transporter måste exempelvis jämföras med energianvändning för torkning av varor för att uppnå en högre koncentration.

## 6.2.2 Utveckling av IT-verktyg för alla led i kedjan

Digital teknik utvecklas oerhört snabbt inom så gott som alla områden. När det gäller e-handeln så befinner den sig ännu så länge bara i ett inledningskede. För att e-handeln ska kunna organiseras på ett optimalt sätt är det viktigt att distributionen av varorna kan ske så effektivt som möjligt. Det ideala är att bara de varor som har en köpare ska transporteras, inte att fylla ett lager eller en butik.

I hela försörjningskedjan kan IT användas för att effektivisera bl.a. beställnings-, betalnings- och leveransrutiner. I kontakter mellan företag, s.k. Business to Business (B2B), underlättas och rationaliseras hanteringen på många sätt, och en utveckling av standarder för trygga och säkra elektroniska betalningssystem som garanterar den personliga integriteten ger förutsättningar att påskynda utvecklingen av e-handel.

IT som hjälpmedel för att styra trafik prövas på många håll, bl.a. för kollektivtrafiken. Även för transportledning och ruttplanering finns det avancerade IT-system som visat sig ge goda miljövinster, t.ex. satellitpositioneringsteknik (GPS) vilken gör att åkerierna kan följa lastbilarnas position på en bildskärm med en

extrem noggrannhet. Med denna teknik blir det lättare att dirigera närmaste bil till nya bokningar.

IT kan också underlätta anpassning av körbeteende och optimal lastning vilket använt på rätt sätt leder till en minskad miljöbelastning.

### 6.2.3 Tillämpning av livscykelkostnad vid investeringar

Alla företag gör kontinuerligt investeringar, och då är det viktigt att miljöfrågorna vägs in. Ny teknik som minskar driftskostnaderna på längre sikt kan dock vara dyra vid inköp. Krav på allt kortare återbetalningstider minskar företagens benägenhet att väga in långsiktiga kostnader.

För att kunna beakta miljödimensionen vid investeringar krävs i många fall ett långsiktigt perspektiv och ett helhetstänkande. Ett verktyg för att tillämpa detta är livscykelkostnad (Life Cycle Cost, LCC), där den totala kostnaden synliggörs. Kalkylen omfattar också driftskostnader i form av energianvändning, service och reparationer, och ger möjlighet att på affärsmässiga grunder fatta mer långsiktigt rationella beslut. LCC kan därmed bidra till investeringar i ny teknik.

## 6.3 Forskning och utveckling för en hållbar dagligvarukedja

Utveckling av ny kompetens och nya kunskaper är nödvändigt för att åstadkomma de stora steg som det innebär att nå visionen. Deltagande företag bör medverka till att beslutsunderlag utvecklas som gör det möjligt att göra rätt från början.

Gruppen har identifierat ett antal sakområden som bör utvecklas:

- Samarbete mellan forskarvärlden och dagligvarukedjans aktörer.
- Kunskap om elektronisk handel i förhållande till miljön.

(För det sistnämnda finns det förslag till ett konkret projekt, se kapitel 8, »Fortsatt arbete«.)

### 6.3.1 Samarbete mellan forskarvärlden och dagligvarukedjans aktörer

Den akademiska världen och näringslivet behöver finna nya former för ett effektivare samarbete. Det handlar dock inte i första hand om uppdragsforskning, utan snarare om att tillvarata möjligheten till ett ömsesidigt utbyte. Företagen behöver få kunskap om nya forskningsrön. Och forskarna bör kunna dra nytta av att förstå vilka frågeställningar som arbetet för en hållbar utveckling ger upphov till i den praktiska verkligheten.

Det kan också finnas andra sätt att öka kontaktytorna mellan forskare och praktiker. Bidrag till forskning kan vara ett sätt. Ett annat är att företagen aktivt låter forskarna använda sig av företagets kunskaper och erfarenheter eller att företagen anställer forskare för specifika projekt.

Förutom att detta höjer kompetensen i företagen skapar det attraktiva arbetsplatser, vilket kan vara avgörande när konkurrensen om arbetskraft ökar i framtiden.

### 6.3.2 Kunskap om elektronisk handel i förhållande till miljön

Den elektroniska handelns direkta miljöpåverkan är främst förknippad med den fysiska distributionen av varorna. Kunskapen om e-handels miljöpåverkan är nödvändig att utveckla, så att de nya affärsmodeller och distributionssystem som byggs upp kring e-handel minskar miljöbelastningen och inte ökar den.

Konsumentens beteende kommer att påverka e-handels utveckling och därmed miljöbelastningen. Det behövs en satsning på forskning inom detta område.

## 6.4 Hållbar utveckling präglar hela företaget

Miljöfrågan är en strategisk fråga som kan användas för att skapa effektiva och konkurrenskraftiga företag. Det är en målsättning att konsumenterna uppfattar alla aktörer i kedjan som kompetenta, dynamiska och initiativrika avseende miljöfrågor.

Gruppen har identifierat ett antal sakområden som bör utvecklas:

- Införande av kvalitetstyrnings- och miljöledningssystem.
- Integrering av miljöfrågor i affärsplaner.
- Koppling av belöningsystem till miljöprestation.
- Integrering av miljöfrågor i alla typer av utbildningar.

### 6.4.1 Införande av kvalitetsstyrnings- och miljöledningssystem

En viktig förutsättning för ett systematiserat miljöarbete är att alla företag inför någon form av kvalitetsstyrnings- och miljöledningssystem. Allt fler företag i Sverige inför miljöledningssystem, eftersom deras kunder kräver detta eller någon form av redovisning av miljöprestandan på de produkter de köper.

Fördelen med systemen är att de skapar rutiner för hantering av kvalitets- och miljöfrågorna från ledningsnivå till ansvarig utförare. Certifieringens krav på en ständig förbättring bör så småningom även involvera själva produktens miljöprestanda. Det är dock viktigt att ha klart för sig att systemen inte säger någonting om miljöpåverkans storlek eller huruvida den är allvarlig eller harmlös.

### 6.4.2 Integrering av miljöfrågor i affärsplaner

En förutsättning för att arbetet ska ge önskvärt resultat är att det sker en medveten ledning och rutinmässig uppföljning av hur miljöarbetet framskrider. För att få tyngd i företagets miljöarbete är det därför viktigt att miljöfrågorna blir föremål för beslut i den högsta ledningen; de miljöfrågor som har störst betydelse för verksamheten bör hanteras i verksamhets- eller affärsplaner.

Erfarenheten visar att om ett arbetsområde ska åtnjuta hög prioritet i den operativa och strategiska verksamheten måste den lyftas in i VD:s affärsplan. Detta har sedan länge varit självklart inom andra områden – ekonomi, marknad/försäljning, personalfrågor, investeringar etc.

Genom att föra in miljöfrågorna i de planer som styr verksamhet och personal skapas förutsättningar för ett strukturerat och effektivt organiserat miljöarbete, med tydliga ansvars- och rollfördelningar mellan olika aktörer i företaget.

Motiv för företagen att arbeta med miljö som en strategisk fråga kan t.ex. vara att de mår om sitt varumärke och att de är övertygade om att ett ambitiöst miljöarbete är en lönsam marknadsinvestering på längre sikt. Inom t.ex. energiområdet handlar det också om stora kostnadsbesparingar.

### 6.4.3 Koppling av belöningssystem till miljöprestation

Flera yrkesgrupper i företaget bör ges ansvar för miljöfrågor så att det inte bara blir en angelägenhet för miljöavdelningen. Integrering är förmodligen det mest effektiva sättet att se till att miljöfrågorna förankras i företagets vardagsarbete.

När miljöfrågorna finns med i verksamhets- eller affärsplanen går det att följa upp om målen infrias, och planens mål kan dessutom relateras till ansvarig personal. Då kan även någon form av belöningssystem – t.ex. att en del av lönen påverkas av medarbetarens »miljöprestation« – kopplas till målfyllnelsen.

### 6.4.4 Integrering av miljöfrågor i alla typer av utbildningar

För att perspektivet med en hållbar utveckling på ett effektivt sätt ska integreras i företaget är det viktigt att alla personalkategorier inom företaget får en kontinuerlig miljöutbildning. Alla företag bör därför integrera miljöfrågorna som en naturlig del av all utbildning inom företaget.

## 6.5 Ökad miljöanpassning av varor samt synliggjord miljöpåverkan

En mycket viktig uppgift för dagligvarukedjans aktörer är att kommunicera miljöfrågorna med kunder och konsumenter. En

ökad miljömedvetenhet ger också en marknad för varor som är miljöanpassade.

Redovisning av företagets miljöarbete är en självklar del av arbetet för deltagarna i dialoggruppen. Denna redovisning kan stödja finansiärernas och ägarnas arbete med att minska riskerna vad gäller placeringar. Det kan gälla affärsrisker som lagöverträdelser, risk för haveri, imagefrågor etc.

Samtliga företag bör redovisa sin miljöpåverkan i respektive årsredovisning. Det saknas dock enhetliga mätverktyg för all miljöpåverkan; sådana verktyg behöver utvecklas.

Gruppen har identifierat ett antal sakområden som bör utvecklas:

- Påverkan genom miljöinformation.
- Utveckling av system för att synliggöra varors miljöpåverkan.
- Efterfrågan på miljömärkta varor och utveckling av miljömärkningssystem.
- Specificering av miljökrav vid upphandling.

(Det finns förslag till konkreta projekt inom detta åtgärdsområde, se kapitel 8, »Fortsatt arbete«.)

I detta dokument har fokus legat på vad de aktörer som ingår i dialoggruppen kan genomföra för att nå visionen, vilket innebär att konsumenten inte primärt har stått i fokus.

Kunder kan specificera sina krav på vad de köper, både när det gäller varor och tjänster, men även konsumenten har en viktig roll. (Med kunder avses i detta dokument kundföretag, med konsumenter avses slutanvändare eller enskilda hushåll.) Som konsument kan man ställa krav och välja att köpa miljömärkta dagligvaror, och det finns också en möjlighet att aktivt välja bort varor som inte är miljömärkta eller produceras av företag som inte driver ett proaktivt miljöarbete.

### 6.5.1 Påverkan genom miljöinformation

Företagen har stora möjligheter att påverka sina kunder och konsumenterna genom miljöinformation, och därför måste miljöfrågorna få en större betydelse i företagets information, reklam och marknadsföring. Konsumenten kan ges större möjlighet till miljöanpassade val om själva varuvisningen för konsumenten görs mer miljöfrämjande. Upplysning om gröna val, alternativa val, energianvändning och CO<sub>2</sub>-utsläpp kopplat till aktuellt köp kan ge drivkrafter till ett mer miljömedvetet beteende.

Vid e-handel finns det särskilt stora möjligheter att förmedla miljöinformation i samband med inköp. Det kan ske bl.a. genom ett slags »miljökvitto« som visar på vilket sätt konsumentens miljöval har betydelse och hur miljöpåverkan har minskat eller ökat. Användningen av IT ger förutsättningar för att snabbt ge svar på varukorgens miljöbelastning vid köptillfället.

### 6.5.2 Utveckling av system för att synliggöra varors miljöpåverkan

Kemikalieutredningen (SOU 2000:53) har föreslagit att det utvecklas ett system för hälso- och miljöinformation av varor som inte är kemiska produkter. Det är redan nu fullt möjligt att påbörja utvecklingen av ett sådant system för dagligvaror, och de varor som kommer i första hand är hushållskemikalier och pappersprodukter.

För livsmedel och hygienprodukter finns klara märkningsbestämmelser i annan lagstiftning, t.ex. livsmedels- och läkemedelslagstiftningen. Det bör dock inte vara uteslutet att man även för många av dessa varor anger vilka kemiska ämnen eller produkter som använts vid tillverkningen.

### 6.5.3 Efterfrågan på miljömärkta varor och utveckling av miljömärkningssystemen

Miljömärkningen har gjort det möjligt för kunder och konsumenter att efterfråga och köpa miljöanpassade varor. Allt för få

företag engagerar sig dock när det gäller att påverka och utveckla kriterierna för miljömärkningen.

Positiv miljömärkning syftar till något annat än att bara visa att varan uppfyller lagstiftningens krav, t.ex. på förbud mot innehåll av oönskade ämnen. Det behövs därför ett annat angreppssätt än »traditionellt« branscharbete.

Särskilt viktigt är det att progressiva företags erfarenhet tas till vara. Proaktiva företag har mycket att vinna på att ligga före i miljöarbetet, och ett sätt är att medverka till att kriterierna utvecklas, moderniseras och skärps. Sker detta bevaras dynamiken i miljömärkningen.

Miljökriterierna har ökat möjligheterna att utveckla miljöanpassade produkter. Samtliga aktuella miljömärkningssystem i Sverige – Svanen (den nordiska miljömärkningen), Blomman (EU:s miljömärkning), Bra Miljöval (Naturskyddsföreningen), KRAV (Kontrollföreningen för ekologisk produktion) och FSC (Forest Stewardship Council) – har utvecklat kriterier för olika varugrupper. Dessutom kontrollerar organisationerna att de anslutna producenterna fullföljer sina åtaganden.

Säljare av dagligvaror har i sin roll som upphandlare möjlighet att påverka de leverantörer som inte har miljömärkta varor. Sådana krav påskyndar utvecklingen av miljöanpassade varor eftersom det då sprider sig bakåt i produktionsleden. Inom varuområden där det i dag är brist på miljömärkta råvaror kan långsiktiga avtal med underleverantörer, t.ex. kontraktsodlingar för livsmedel och industriråvaror, vara ett framgångsrikt sätt att säkerställa en miljömässigt bra utveckling.

#### 6.5.4 Specificering av miljökrav vid upphandling

För inköp av varor där det inte finns miljömärkningskriterier måste det ändå vara möjligt att ställa specifika miljökrav vid upphandlingen.

När det gäller kemiska ämnen kan två nivåer urskiljas:

- Frånvaro av oönskade ämnen i varor.
- Frånvaro av oönskade ämnen vid tillverkningen.<sup>7</sup>

Därutöver är det möjligt att ställa specifika krav på energi-användningen, CO<sub>2</sub>-utsläppen och andra miljöstörande utsläpp, markanvändningen och på att produktionen ska bevara och gynna den biologiska mångfalden. I det senare fallet handlar det om att livsmedelsindustrin och detaljhandeln ställer krav på vilka livsmedelsråvaror som ska användas vid tillverkning eller säljas direkt samt på odlade industriella råvaror som t.ex. olje- och fiberråvaror samt skogsvaror. Här ingår även brytning av råvaror ur jordskorpan.

Nätverket för transporter och miljön (NTM) har utvecklat ett system för att redovisa utsläpp från transporter. Detta system ger möjlighet för alla transportköpare att få kunskap om de egna transporternas miljöpåverkan. Att ställa krav vid köp av transporttjänster är ett sätt att minska miljöbelastningen, och vid upphandling kan exempelvis krav när det gäller nivån av koldioxidutsläpp vara ett sätt att driva på utvecklingen.

---

<sup>7</sup> Med oönskade ämnen avses s.k. avvecklingsämnen dvs. av människan framställda ämnen som är långlivade och bioackumulerbara samt ämnen som är cancerframkallande, arvsmassepåverkande samt hormonstörande (inkl. fortplantningsstörande) eller tungmetaller som kvicksilver, kadmium, bly och deras föreningar.

# 7

## Aktörernas roller

De aktörer som deltagit i dialogprocessen har alla viktiga roller i omställningen till en hållbar framtida handel.

**Livsmedelsindustrin** är ansvarig för tillverkningsledet/processledet i dagligvarukedjan, och man har en dubbel roll i arbetet för en hållbar handel med dagligvaror. Den första rollen är att ställa krav på de råvaror som köps in; på så sätt kan man påverka primärproduktionen. Den andra rollen är att ta ansvar för att tillverkningen sker på ett miljöanpassat sätt, där man också kan utforma varorna på ett sådant sätt att de blir gynnsamma ur transporthänseende – t.ex. att de inte är skrymmande. Intressanta lösningar kan hittas tillsammans med förpackningsindustrin och transportörerna.

**Transportörerna** står för en stor del av miljöpåverkan inom dagligvarukedjan. Deras roll är därför viktig. De kan bidra till att minska miljöpåverkan genom att samordna sig och hitta nya lösningar för att ordna dagligvarutransporterna på det minst miljöstörande sättet. De kan också ställa krav vid upphandling framför allt av fordon.

Transportörerna har tillsammans med dagligvaruföretagen även en viktig roll vid e-handel då de kan bidra till att miljöbelastningen inte ökar utan istället minskar genom att samverka och optimera systemen.

**Detaljhandeln** har en självklar roll när dagligvaruhandelns framtid diskuteras, dels som sista led innan varorna når konsumenterna, dels som upphandlare av varor och tjänster vilket ger dem

möjlighet att ställa krav. Detaljhandeln har stor möjlighet att nå kunderna med miljöbudskap.

Detaljhandeln har också en direkt koppling till transportörerna genom att de köper deras tjänster, och här kan handeln ställa krav. Detaljhandeln har även en egen stor transportflotta. På vilket sätt dessa bilar används, och den miljöpåverkan som de har, är också handelns ansvarsområde.

**IT-företagen** spelar en allt större roll, eftersom mer och mer av handeln förväntas digitaliseras. Även i övrigt antas IT kunna leda till stora förändringar i dagligvarukedjan. I dialoggruppen har därför IT-företagen närvarat i egenskap av leverantörer av stödsystem för dagligvaruhandeln. Som leverantörer begränsas IT-företagens möjlighet att direkt påverka den miljöbelastning som dagligvaruhandeln ger upphov till. Följaktligen är inte heller de föreslagna åtgärderna för IT-området något som ensamt påverkar miljöbelastningen inom dagligvaruhandeln, men indirekt kan man gynna utvecklingen positivt. IT-branschen kan utveckla system för att påvisa och kommunicera den positiva kopplingen mellan IT och miljö inom området och förmedla hur IT vid t.ex. e-handel kan minska miljöbelastningen hos de olika inblandade aktörerna.

IT-branschen och då särskilt leverantörer av hårdvara, kan utveckla varor och tjänster som är både miljöanpassade och attraktiva att använda, och som gör det möjligt att fullfölja intentionerna i denna rapport. IT kan bidra till förändringar inom alla delar av dagligvarukedjan.

**Staten** har en övergripande roll när det gäller omställningen av näringslivet i en hållbar riktning. Staten ska stödja och driva på utvecklingen. I arbetet med Framtida handel är statens roll att underlätta för företagen att genomföra de projekt och åtgärder som föreslagits, i syfte att nå gruppens högt satta miljömål för den framtida dagligvaruhandeln. Statens stödjande åtgärder kan innebära att införa styrmedel, att bidra med statistik och visst kunskande, att vara en ansvarstagande upphandlare och att fungera som drivande kraft i ett fortsatt arbete.



## Fortsatt arbete

Dialogprojektet Framtida handel har gett möjlighet för deltagande företag och Miljövårdsberedningen att gemensamt diskutera en vision för området med ett 25 års perspektiv, formulera mål och identifiera angelägna åtgärdsområden.

Dialoggruppen anser att det är motiverat att fortsätta dialogen, fördjupa arbetet med de konkreta åtgärderna och gå vidare i analysen av åtgärdsbehov.

Den framarbetade visionen, de uppsatta målen och strategin är en gemensam plattform för ett fortsatt arbete. Men för att kunna leda till konkreta handlingar måste planer för genomförandet utformas. Det krävs en konkretisering av strategin där åtgärder och resurser diskuteras såväl på aktörsnivå som på företagsnivå. De eventuella hinder som finns för genomförandet av åtgärderna måste identifieras och förslag till lösningar tas fram.

För att kunna genomföra detta arbete behövs en fortsatt dialog mellan staten och näringslivet. Båda parterna behöver delta och skjuta till resurser. Staten och de berörda företagen har ett gemensamt ansvar.

När strategin konkretiseras är det av stor vikt att målen inte försvinner ur sikte. Åtgärderna bör vara utformade utifrån strategin eller på annat sätt leda till de uppsatta målen. Hur arbetet med att nå målen fortskrider bör följas upp kontinuerligt, och ett sätt att göra detta kan vara att sätta upp delmål med vissa tidsintervaller. Det saknas i dag statistiskt material som visar hur stor miljöbelastningen är fördelat per aktör i dagligvarukedjan. Arbete med att ta fram sådant statistiskt material måste därför fortsätta.

Under det kommande året bör företagen i dialoggruppen utarbeta företagsspecifika handlingsplaner för hur de ska arbeta i linje med strategin och i syfte att uppnå målen och visionen. Ett sätt att ge allmänheten möjlighet att se hur företagens arbete fortskrider inom de olika strategiska åtgärdsområdena kan vara att företagen redovisar detta i sina årliga verksamhetsplaner och miljöredovisningar.

Parallellt med detta bör grunden till ett fortsatt gemensamt arbete läggas. I oktober 2000 träffade VD:ar och representanter för de deltagande företagen näringsministern och därmed avslutades den första delen av arbetet med Framtida handel. Det fortsatta arbetet är av en annan karaktär och bör därför bedrivas på ett annat sätt.

De deltagande företagen är villiga att tillsammans med staten starta en styrgrupp som ett led i det fortsatta arbetet. Staten kan här spela en viktig roll bl.a. genom att vara sammankallande för styrgruppen. Syftet är att till november 2001 komma fram till överenskommelser om konkreta åtgärder. Styrgruppens första uppgift blir att prioritera och diskutera upplägg av projekt vilket bl.a. inkluderar bemanning och resurser. Till varje projekt knyts en arbetsgrupp. Till dessa grupper kan, förutom den kompetens och de företag som nu finns i dialoggruppen, knytas ny kompetens som anses kunna tillföra något inom området.

Arbetsgruppernas arbete bör leda fram till genomförande av pilotprojekt och till frivilliga överenskommelser. Det är av vikt att man går från ord till handling inom en tidsatt period – t.ex. ett år. Efter november 2001 bör processen utvärderas.

## **8.1 Förslag till konkreta projekt att arbeta vidare med**

Dialoggruppen har tagit fram konkreta exempel på områden som kan vara lämpliga att starta arbetsgrupper kring. Samtliga projekt som har föreslagits har en koppling till dialogprojektet Framtida handel och det arbete som gjorts där. För att undanröja eventuella hinder inom de projekt som föreslagits, krävs ett samarbete mellan dialogprojektets aktörer. Många av projekten har en koppling till samtliga aktörer medan andra speciellt berör några

av aktörerna. I många av projekten bör berörda myndigheter delta.

Att arbetet i dialogprocessen fortsätter i form av projektgrupper är en direkt konkretisering av det första strategiska åtgärdsområdet. Samverkan har av många ansetts vara nödvändig för att nå en hållbar handel.

Nedan följer en presentation av några konkreta projektidéer. Det bör vara en uppgift för styrgruppen att välja vilka projekt som ska vidareutvecklas och startas det närmaste året. Projekten bör samordnas med andra projekt med liknande fokus. Dessa exempel täcker inte in alla delar av strategin utan ska ses som en början, där det vartefter bör startas fler utifrån prioriterade områden.

### 8.1.1 Projektförslag

#### *Samordning av dagligvarutransporter*

Syftet med projektet är att åstadkomma bättre fyllnadsgrad i fordonen och kortare körslingsor. Härigenom uppnås bättre resurshushållning och miljövinster. Projektet kan dels bedrivas som ett innerstadsprojekt, dels som ett glesbygdprojekt.

Innerstadsprojektet handlar om att samordna leveranser gentemot butiker så att antalet leveranser minimeras. Detta kan ske exempelvis genom branschvis samordning, omlastningsdepåer i nära anslutning till tätorter och genom att transporter styrs på så sätt att man minimerar resursinsatsen.

I glesbygdprojektet gäller det att minimera resursinsatsen och samordna leveranserna. Detta kan, förutom minskad miljöbelastning, också ge lägre distributionskostnader och en utveckling av servicen i glesbygd.

Projektet har en direkt koppling till det första strategiska åtgärdsområdet som rör samarbete inom dagligvaruhandeln. Projektet kan främst tänkas påverka mål två som handlar om en minskning av antalet vägbaserade fordonskilometrar.

Ett tänkbart upplägg av innerstadsprojektet är:

- Projektet startar i Stockholm alternativt Göteborg inom ett avgränsat område.
- Transportörer, detaljister samt producenter/grossister deltar. Det kan även finnas ett kommunalt eller regionalt intresse av att delta.
- Samtliga aktörer skjuter till resurser i form av tid.
- Utvärdering sker efter ett år.

### *Kombitransporter*

Syftet med projektet är att öka kombitransporterna. Kombitransporter bedrivs i viss omfattning och har funnits i praktisk drift sedan början av 1970-talet i Sverige. Tyvärr växer inte kombitransporternas andel i den takt som borde vara rimligt med hänsyn till marknadstillväxt och miljöhänsyn. Tekniskt sett finns förutsättningar, men kvaliteten i logistiksystemet är inte tillräckligt bra och det finns inbyggda motsättningar.

Organisationen mellan intressenterna måste förbättras med en koncentration till de godstunga destinationerna. I första hand avser detta inrikes transporter.

Projektet har en direkt koppling till det första strategiska åtgärdsområdet om samarbete inom dagligvarukedjan. Projektet skulle kunna bidra till uppfyllelsen av det andra målet som handlar om en minskning av antalet vägbaserade fordonskilometrar.

Ett tänkbart upplägg av projektet:

- Projektet inleds med val av en sträcka där stora obalanser förekommer, t.ex. Göteborg–Stockholm.
- Transportörer, grossister och fordonstillverkare deltar.
- Berörda aktörer avsätter resurser och undanröjer hinder för att öka kombitransporter.
- Utvärdering sker efter ett år.

## *System för e-handel*

Projektet handlar om att samordna distributionen så att inte fler fordon än nödvändigt trafikerar samma geografiska område. Förmodligen är detta, tillsammans med utvecklingen av rationella plocklager, den viktigaste delen för att e-handels potential att minska miljöbelastningen ska förverkligas.

I projektet är det viktigt att konkretisera hur distributionssamordning vid e-handel ska ske utan att man åsidosätter konkurrensen. I projektet kan också delmoment som att utveckla system för obemannad mottagning och säkra betalningar i hushållen ingå.

Projektet har en direkt koppling till det första strategiska åtgärdsområdet om samarbete inom dagligvarukedjan. Projektet skulle kunna bidra till uppfyllelsen av det andra målet som handlar om en minskning av antalet vägbaserade fordonskilometrar.

Ett tänkbart upplägg av projektet:

- Ett eller några bostadsområden väljs ut, t.ex. Boo1, Hammarby sjöstad och/eller Lundby. (Projektet vinner på att samordnas med de aktörer inom området Bygga/Bo som har arbetat med en motsvarande process.)
- Berörda aktörer är framför allt näthandelsföretag, transportörer, samt IT-företag.
- Delutredningar behövs när det gäller finansiering av mottagningsboxar samt säkerhetsfrågor.
- Berörda aktörer avsätter resurser.
- Utvärdering sker efter ett år.

## *Utveckling av drivmedels- och fordonsteknik*

Projektet syftar till att skynda på utvecklingen av drivmedels- och fordonsteknik. Teknikutvecklingen kan skyndas på genom att transportörer och detaljister ställer krav på fordonstillverkarna och underleverantörerna. Om sådana krav samordnas får de större kraft. Det behövs också samordnade krav från detaljhandeln gentemot transportörerna.

En förutsättning för att krav ska kunna formuleras och följas upp är att det finns ett system för att beräkna miljöbelastningen. Det arbete som redan nu bedrivs inom Nätverket för transporter och miljön (NTM) är en bra utgångspunkt.

Projektet är kopplat till det andra strategiska åtgärdsområden som pekar på teknikutveckling som en väg för att nå de uppsatta målen. Projektet bidrar framför allt till uppfyllande av det första av gruppens mål som handlar om ett ökat användande av alternativa miljöanpassade drivmedel och minskade utsläpp från transporter.

Ett tänkbart upplägg av projektet:

- Inventering inom transportbolag och tillverkare av fordon av vilka projekt som finns eller är på gång när det gäller teknisk utveckling som stöder visionen.
- Påskynda och intensifiera intressanta projekt.
- Särskilt berörda aktörer är transportörer, detaljhandeln och fordonstillverkare, men projektet kan beröra alla aktörsgrupper som deltagit i Framtida handel.
- Berörda aktörer avsätter tid och andra resurser.
- Utvärdering sker efter ett år

### *Synliggöra dagligvarors miljöpåverkan*

Konsumenterna kan driva på utvecklingen mot en hållbar utveckling genom aktiva miljöval. Ett sätt att åstadkomma detta är att synliggöra miljöpåverkan av inhandlade varor för konsumenten i enlighet med det femte strategiska åtgärdsområdet.

Ett konkret projekt kan vara att utreda om det är möjligt att redan i dag påvisa varans miljöbelastning vid e-handel. Projektets fokus kan vara koldioxidutsläpp vid transporter av varan. I första hand bör undersökas om det är tekniskt och organisatoriskt möjligt att erbjuda denna lösning för elektronisk dagligvaruhandel. Om det är både tekniskt och organisatoriskt genomförbart bör strategier tas fram för hur en sådan lösning ska få brett

genomslag hos de aktörer som erbjuder elektronisk dagligvaruhandel samt uppskatta kostnaderna för att verkställa projektet.

Det bör utredas om ett sådant projekt kan vara möjligt att kommersialisera. Om så inte skulle vara fallet kan det behövas att staten tillskjuter ekonomiska resurser.

### 8.1.2 Övriga projektidéer

Nedan presenteras ytterligare några projektidéer som skulle kunna vara intressanta ur ett miljöperspektiv.

#### *LCC/LCA*

Det är önskvärt att i projektform ytterligare förfinas hela området när det gäller livscykelkostnad (LCC) och livscykelanalys (LCA). Det är i dag svårt att hitta fullständiga kalkyler för en varus livscykelkostnad inte minst för att bedöma alternativ till dagens bränsle.

#### *Förpackningar och retursystem*

Transportörerna och producenterna har båda viktiga roller i arbetet med att utveckla rationella retursystem. Bra logistik inom detta område innebär framförallt att man har en helhetssyn i angreppssättet, likväl som att initialförpackningen utformas med tanke på returhanteringen i alla led. Denna helhetssyn på retursystem kan utvecklas i ett gemensamt projekt.

#### *Förpackningar och energi*

Förpackningar och deras relation till energi är ett intressant teknikutvecklingsprojekt. Ett exempel på sådan teknik som kan vara intressant att testa är förpackningar som »lagar maten«. De mest berörda aktörerna kan tänkas vara detaljhandeln och livsmedelsindustrin.

### *Hållbara varor*

Syftet med detta projekt skulle vara att utveckla produkter, tillverkningsmetoder och förpackningssystem utifrån ett fokus på hållbara varor – t.ex. koncentrerade produkter eller varor utan önskade ämnen. De aktörer som bör ingå är förpackningstillverkare, livsmedelsindustri, återvinnare, transportörer och myndigheter.

### *Smartcards*

Detta projekt handlar om att undersöka om det är möjligt och önskvärt att utveckla ett gemensamt kort för all affärsverksamhet på samma sätt som skett i Finland. I projektet ska en undersökning göras av om denna typ av betalningssystem kan bidra till arbetet mot hållbar utveckling.

### *IT-konsulter erbjuder miljökonsultation*

För det fortsatta arbetet är det viktigt att identifiera de mjukvaruproducerande IT-företag som har störst möjlighet att påverka sina kunders miljöval. Vid genomförande av en undersökning bör det också ingå att se om de i dag tillhandahåller »miljökonsultation« som en utökad produkt mot sina kunder. Resultatet från detta arbete bör delges övriga projekt.

### *Miljöpolicy hos framtidens hårdvaruproducenter*

Syftet med detta projekt är att fokusera den miljöpåverkan som kan ske via stödjande IT-funktioner. De producenter/återförsäljare av hårdvara (in- och utmatningsenheter) som kommer att vara vanlig i framtiden bör identifieras och en undersökning ske av deras produkters miljöpåverkan och deras miljöpolicy. Resultatet av undersökningen kan sedan användas som beslutsunderlag vid inköp.

### *Elektronisk dagligvaruhandels miljöpåverkan*

Syftet med detta projekt är att undersöka vilken miljöpåverkan en utbredd elektronisk dagligvaruhandel skulle kunna ge upphov till.

### *Automatisk plockning av varor*

Projektiden är att starta ett pilotprojekt för automatisk plockning av varor till butik/konsument. Berörda aktörer är främst förpackningstillverkare, livsmedelsindustrin, transportörer och IT-företag.

### *Livsstilsförändringar*

Det finns behov av ett forskningsprojekt kring livsstilsförändringar och attityder hos konsumenter. Berörda aktörer är förpackningstillverkare, livsmedelsindustri, transportörer, IT-företag, forskare och myndigheter/regering.

### *Egenkontroll- och avgiftssystem*

Syftet med detta projekt är att se över hur egenkontroll- och avgiftssystem kan kopplas till företagens miljöarbete. Berörda aktörer är framför allt förpackningstillverkare, livsmedelsindustri, transportörer, IT-företag och staten.

## **8.2 Åtgärder för Framtida handels aktörer**

Förutom de samarbetsprojekt som gruppen diskuterat har det också framkommit en mängd exempel på konkreta åtgärder som behövs för att målen och visionen ska kunna uppfyllas. Det kan vara företagsspecifika åtgärder eller mer generella för en hel aktörsgrupp. De konkreta åtgärderna har identifierats utifrån de strategiska åtgärdsområdena och de uppsatta målen. Följande förteckning ger exempel på åtgärder som föreslagits inom de olika aktörsgrupperna.

## *Livsmedelsindustrin*

- Tillämpa LCC vid investeringar. Bör samordnas med LCA så att det inte leder till ökad miljöbelastning.
- Betona miljöfrågorna vid deltagande i gemensamma projekt. Livsmedelsindustrin har dels egen forskning, dels är de medlemmar i flera forskningsinstitut exempelvis SIK och Packforsk. Flera projekt har inom ramen för dessa involverat miljöaspekter.
- Koppla belöningsystem till miljöprestation.
- Lyfta miljöfrågorna internt och genomföra de miljöåtgärder som står i verksamhetsplanerna.
- Bli mer aktiva vad gäller att utveckla kriterier och strategier för utvecklingen av befintliga miljömärkningssystem.
- Förmedla information om sina varors miljöpåverkan till köparna oavsett om de efterfrågar den.

## *Transportörerna*

- Miljöcertifiering av företagen.
- Gemensamma CO<sub>2</sub>-mål som överensstämmer med de övergripande målen, och som därmed även uppfyller Kyotoprotokollet.
- Gemensamma krav på underleverantörer.
- Gemensam informationskampanj.
- Transportrelaterade miljömärkningssystem.

## *Dagligvaruhandeln*

- Gemensamt trycka på/ställa krav på producenter vid upphandling av frysar, kylar etc. Lämpliga krav på relativt kort sikt kan vara t.ex. en minskad energiförbrukning på 20 procent.

- Verka för att i sortimentet inte ta in och inte heller behålla modifierade alternativt vidareutvecklade produkter som försämrar miljön. Det gäller t.ex. produkter som innehåller bakteriedödande substanser.
- Efterfråga miljöarbete vid transportköp (gäller inköpare).

### 8.3 Dialogdeltagarnas förslag till åtgärder från statens sida

Många av de förslag till åtgärder som gruppen fört fram är av övergripande karaktär och berör flera aktörsgrupper. Staten har här en tydlig roll och ett stort ansvar.

Det är viktigt att staten genom olika styrmedel skapar drivkrafter för att uppfylla miljömålen. Deltagarna i dialogprojektet har framfört önskemål om vissa generella styrmedel; bland annat har företagen fört fram skatteväxling som ett exempel på en sådan övergripande åtgärd från statens sida.

Staten kan införa styrmedel för att skynda på processerna och skynda på de åtgärder som företagen föreslagit. Ekonomiska styrmedel såsom skatter, avgifter och bidrag för stödja pilotprojekt på teknikområdet är ett alternativ.

Ett sätt att ge drivkrafter skulle kunna vara att använda positiva styrmedel i form av avdragsmöjligheter istället för att enbart sänka straffskatter. Av intresse är också utsläppsrätter vad gäller CO<sub>2</sub> från transporter.

Företagen efterfrågar inte bara ekonomiska styrmedel utan menar även att myndighetskrav eller viss lagstiftning behövs, men när det gäller införandet av styrmedel är det viktigt att staten ger långsiktiga spelregler. Långsiktighet ökar möjligheten att ta hänsyn till miljön även i projekt där det krävs en lång framförhållning – t.ex. när det gäller produktutveckling inom fordonsbranschen.

Staten har även en helt annan roll – som beställare av produkter och tjänster. I den rollen är det av stor vikt att man föregår med gott exempel.

Vad gäller statens roll i det fortsatta arbetet med området Framtida handel anser företagen att staten bör ha en sammankal-

lande funktion samt fungera som motor under arbetets gång. Staten kan också bidra med viss kompetens, t.ex. genom att klargöra vad som gäller i konkurrenshänseende. Företagen anser även att staten bör vara beredd att skjuta till resurser till projekten.

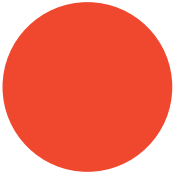
Transportörerna menar att det skulle vara av vikt om staten även vidtar åtgärder som att:

- stödja och vidareutveckla enhetliga fakta och beräkningsätt för transporter och miljöpåverkan enligt Nätverket för transporter och miljön (NTM),
- införa »gräddfiler« för godskollektivtrafik,
- skärpa kraven rörande miljözoner,
- införa fyllnadsgradsmål för citydistribution,
- sätta upp mål för vägtrafiksektorn,
- finansiera de projekt som föreslagits som rör transporter med avgifter och dylikt – t.ex. vägtullar på privatbilism,
- införa handel med utsläppsrättigheter för dagligvarubranschen där transporter integreras.

Dagligvaruhandeln menar att en ytterligare åtgärd som skulle kunna driva på miljöarbetet inom dagligvaruhandeln är om staten kan bidra till att det sker en harmonisering inom EU vad gäller dryckesförpackningar. Detta skulle nämligen underlätta för en samverkan kring producentansvarssystemet.

Vidare menar man att miljöfrågorna bör lyftas fram i årsredovisningen, där det bör finnas en beskrivning av företagets påverkan på miljön och hur företaget arbetar med miljöfrågor i VD:s berättelse. Därför föreslås att årsredovisningslagen ändras i denna riktning.

För att det ska bli lättare att utveckla IT-verktygen för alla led i kedjan, vilket är en konkretisering av det andra åtgärdsområdet rörande teknikutveckling, bör det bli lättare och billigare att ta patent. Vidare föreslår dagligvaruhandeln att miljökonsekvenserna av det kommunala planmonopolet ska utredas.



## Referenslista

Hunhammar, *Om framtidsbilder och hållbar utveckling*, stencil, 2000

Naturvårdsverket, *Att äta för en bättre miljö*, Naturvårdsverkets rapport 4830, 1997

Naturvårdsverket, *Från ax till avfall*, Naturvårdsverkets rapport 4946, 1998

Naturvårdsverket, *A sustainable food supply chain: a Swedish case study*, Naturvårdsverkets rapport 4966, 1999

Orremo et al, *IT, mat och miljö: en miljökonsekvensanalys av elektronisk handel med dagligvaror*, Naturvårdsverkets rapport 5038, 1999

SOU 2000:23, *Förslag till Svensk Klimatstrategi*, 2000

SOU 2000:52, *Framtidens miljö – allas vårt ansvar!*, 2000

SOU 2000:53, *Varor utan faror*, 2000

Steen et al, *Färder i Framtiden*, KFB-Rapport, 1997:7, 1997

Uhlin, *Energiflöden i livsmedelskedjan*, Naturvårdsverkets rapport 4732, 1997

Tillman, *Godstransporter i livscykelanalys*, återgiven i Naturvårdsverkets rapport 4830, 1997

# Bilagor



## Bilaga 1

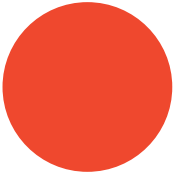
### Deltagare i dialoggruppen

I den dialog som Miljövårdsberedningen har bedrivit på regeringens uppdrag har följande deltagit:

Axfood Sverige AB	Pär Björkman, <i>chef Kvalitet, Hälsa och Miljö</i>
ICA Handlarnas AB	Jerker Norström, <i>logistikchef</i>
Kooperativa förbundet	Stefan Kummås, <i>chef Verksamhets- utveckling</i>
Out-net AB	Torgny Schilström, VD
Arla Foods	Claes Åkesson, <i>miljöchef</i>
Procordia Food AB	Björn Örnskär, <i>miljöchef</i>
SIA Glass AB	Per Stenström, <i>direktör</i>
Cross Internet	Jonas Söderström, <i>informationsarkitekt</i>
Tankebolaget AB	Jonas Söderström, <i>affärsutvecklare</i>
Posten Sverige AB	Christer Olofsson, <i>specialistsäljare</i>
Telia AB	Christer Herrström, <i>miljösamordnare</i>
Poståkeriet Sverige AB	Rolf Söderlind, <i>produktionschef</i>
Schenker-BTL AB	Johan Trouvé, <i>miljöchef, Schenker AG</i> (Matthias Kettelhoit, VD, <i>Schenker Consulting AB</i> )
SJ Cargo Group	Magnus Swahn, <i>miljöchef</i>
Skandi System AB	Catherine Löfquist, <i>kvalitet- och miljöansvarig</i>
Volvo Mobility System	Mats Örblom, <i>projektledare</i>

Miljövårdsberedningen   Siv Näslund, *kanslichef*  
Anita Aspegren, *expert*  
Per Baumann, *sekreterare*, (t.o.m. 31 augusti 2000)  
Maria Daléus, *bitr. sekreterare*  
Eivor Hagman, *bitr. sekreterare*

Ordförande för dialogprocessen har varit *ambassadör* Bo Kjellén



## Bilaga 2

### Icke företagsanknutna deltagare

I arbetet med visionen hade vi hjälp av Hans Bandhold och Erik Franzon, konsulter från Kairos Future AB som specialiserat sig just på framtidsinriktat arbete.

Följande personer, utöver företagens representanter, deltog i arbetet med att ta fram underlag till visionen. Dessa personer representerade inte något företag. Deras roll i visionsarbetet var att ytterligare vidga perspektiven.

Mathias Gullbrandson, *BooI-konsult*

Kaj Ringsberg, *logistikforskare*

Carina Holmberg, *konsumentforskare*

Tommie Jönsson, *ungdomstidningen Darling*

Matthias Kettelhoit, *logistikkonsult* (deltog under hela projektet)

Klas Johansson, *IT-samordnare i glesbygd*





## Bilaga 3

### Referensgrupp med myndigheter

I den referensgrupp med myndigheter som varit kopplad till Framtida handel projektet har följande myndigheter varit representerade.

Banverket  
Energimyndigheten  
Jordbruksverket  
Konsumentverket  
Livsmedelsverket  
Naturvårdsverket  
NUTEK  
Vägverket  
Godstransportdelegationen





## Bilaga 4

### Dokument från den 12 oktober 2000

#### Samverkan för en hållbar handel med dagligvaror

Under ett år har Miljövårdsberedningen, på regeringens uppdrag, och företag inom dagligvarukedjan fört en dialog om hållbar utveckling av handeln med dagligvaror. Dialogen har resulterat i en vision, mål och ett antal strategiska åtgärdsområden vilket ger en god plattform för ett fortsatt arbete. Dialogen har haft ett speciellt fokus på den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling, men samtidigt med en tydlig koppling till de ekonomiska och sociala dimensionerna.

Vid mötet i dag den 12 oktober år 2000 har vi, näringsministern och deltagande företag, kommit fram till följande:

Vi är medvetna om den miljö- och hälsopåverkan som handeln med dagligvaror ger upphov till. Samtidigt ser vi stora möjligheter att inom dagligvarukedjan bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Vi har uppfattningen att en hållbar utveckling ställer krav på långsiktighet såväl inom politiken, offentliga myndigheter och utbildningsväsendet som näringslivet.

Vi är överens om att aktivt verka för en hållbar utveckling av handeln med dagligvaror.

Vi anser att dialogen varit givande och att en utveckling av diskuterade strategiska åtgärder är nödvändig. Vi avser att utifrån plattformen arbeta vidare med sikte på att till 1 november 2001 nå fram till överenskommelser om konkreta åtgärder inklusive framtida utveckling och uppföljning. Arbetet kommer att bedrivas i kontakt med det fortsatta arbetet med riksdagens femton miljö kvalitetsmål.

Närvarande vid mötet den 12 oktober år 2000 var följande:

Näringsdepartementet	Björn Rosengren, <i>näringsminister</i> Carl-Johan Korsås, <i>planeringschef</i>
Miljödepartementet	Björn Dufva, <i>departementsråd</i> Bo Kjellén, <i>ambassadör</i> , Ordförande i projektet
Jordbruksdepartementet	Birger Ekelid, <i>pol. sakkunnig</i> Ulrika Askling, <i>dep.sekr.</i>
Axfood Sverige AB	Pär Björkman, <i>chef Kvalitet, Hälsa och Miljö</i>
ICA Handlarnas AB	Anita Falkenek, <i>miljöchef</i>
Kooperativa förbundet	Roland Svensson, <i>VD</i> Stefan Kummås, <i>chef Verksamhetsutveckling</i>
Out-net AB	Torgny Schilström, <i>VD</i>
Arla Foods	Inger Andersson, <i>tekn. direktör</i> Claes Åkesson, <i>miljöchef</i>
Procordia Food AB	Lars Freiholtz, <i>VD</i> Björn Örnskär, <i>miljöchef</i>
SIA Glass AB	Per Stenström, <i>direktör</i>
Cross Internet	Eva Bärnheim, <i>VD</i> Jonas Söderström, <i>informationsarkitekt</i>
Tankebolaget AB	John Ray, <i>VD</i> Jonas Söderström, <i>affärsutvecklare</i>
Posten Sverige AB	Lisbeth Gustafsson, <i>försäljningsdirektör</i> Christer Olofsson, <i>specialistsäljare</i>
Telia AB	Britt Hernell, <i>miljöchef</i> Christer Herrström, <i>miljösamordnare</i>
Poståkeriet Sverige AB	Hans O. Eriksson, <i>VD</i> Rolf Söderlind, <i>produktionschef</i>
Schenker-BTL AB	Harald Silander, <i>VD</i> Johan Trouvé, <i>miljöchef</i> , <i>Schenker AG</i> Matthias Kettelhoit, <i>VD</i> , <i>Schenker Consulting AB</i>
SJ Cargo Group	Magnus Swahn, <i>miljöchef</i>

Skandi System AB	Björn Ericson, <i>VD</i> Catherine Löfquist, <i>kvalitet- och miljö-ansvarig</i>
Volvo Mobility System	Anders Johannesson, <i>direktör, AB Volvo</i> Mats Örblom, <i>projektledare</i>
Miljövårdsberedningen	Jan Bergqvist, <i>riksdagsledamot, ordförande</i> Siv Näslund, <i>kanslichef</i> Anita Aspegren, <i>expert</i> Maria Daléus, <i>bitr. sekreterare</i> Eivor Hagman, <i>bitr. sekreterare</i>

I denna rapport presenteras resultatet av en dialog mellan 16 företag och Miljövårdsberedningen. I dialogen har ingått företag från livsmedelsindustrin, transportnäringen, detaljhandeln och IT-sektorn. I rapporten presenteras en gemensam vision för en hållbar handel med dagligvaror, mål för det fortsatta arbetet och en strategi för att nå målen och visionen.

Miljövårdsberedningen, som är regeringens råd i miljöfrågor, har regeringens uppdrag att föra en dialog med delar av näringslivet om hållbar utveckling.