



# Logistikbranschens hållbarhetsrapportering: CSRD-direktivets inverkan på icke- rapporteringskyldiga transportföretag

Matilda Törnqvist

Institutionen för marknadsföring: Logistik och Samhällsansvar

Svenska handelshögskolan

Helsingfors

2025

## SVENSKA HANDELSHOGSKOLAN

<b>Institution:</b> Institutionen för marknadsföring: Logistik och samhällsansvar	<b>Arbetets art:</b> Avhandling
<b>Författare och studerandenummer:</b> Matilda Törnqvist, s178070	<b>Datum:</b> 30.06.2025
<b>Avhandlingens rubrik:</b> Logistikbranschens hållbarhetsrapportering: CSRD-direktivets inverkan på icke-rapporteringskyldiga transportföretag	
<b>Sammandrag:</b> <p>EU:s CSRD-direktiv publicerades år 2023 och satte ramerna för hållbarhetsrapporteringen, ett verktyg för mätning av företagets hållbarhet. Även om direktivet idag omfattar större, börsnoterade bolag, påverkas även mindre aktörer genom rapporteringskraven som ställs. CSRD-enliga hållbarhetsrapporter innefattar leveranskedjans indirekta utsläpp från transporter, vanligtvis utförda av tredje part. Särskilt i Finland, där logistikbranschen kännetecknas av främst små- och medelstora företag, sätter detta press på företagen att kunna leverera relevant information till sina kunder. Samtidigt har logistikbranschen en betydande miljöpåverkan genom transporternas utsläpp, vilket gör hållbarhetsarbetet i branschen särskilt viktigt.</p> <p>Syftet med den här studien är att undersöka hur icke-rapporteringskyldiga transportföretag i Finland påverkas av CSRD, samt vilka utmaningar och möjligheter de upplever i samband med hållbarhetsrapportering. Studien genomfördes som en explorativ flerfallsstudie med sju finska transportföretag, icke-rapporteringskyldiga enligt CSRD.</p> <p>Resultaten visar att företagen främst påverkas av CSRD genom kunders ökande krav, även om de idag ligger på begränsad nivå. Företagen upplever ett flertal utmaningar kopplade till hållbarhetsrapportering, särskilt vad gäller ökad arbetsbörda. Samtidigt framkommer att reglering, i samband med annat stöd, kan vara avgörande för att rapporteringen ska få genomslag bland mindre aktörer i branschen.</p>	
<b>Nyckelord:</b> Hållbarhetsrapportering, Corporate Sustainability Reporting Directive, transportföretag, logistikbranschen, Corporate Social Responsibility, Sustainable Supply Chain Management.	

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	EU:S HÅLLBARHETSDIREKTIV OCH INVERKAN PÅ LOGISTIKBRANSCHEN .....	1
1.1	Problemformulering.....	2
1.2	Syfte.....	3
1.3	Avgränsningar .....	3
1.4	Val av metod.....	4
1.5	Centrala begrepp .....	4
2	HÅLLBAR LOGISTIK OCH FÖRETAGENS ANSVARSTAGANDE.....	6
2.1	Hållbar logistik.....	6
2.1.1	Transportföretagens roll i leveranskedjan.....	6
2.1.2	Hållbarhet inom SCM – SSCM .....	9
2.2	CSR – företagens ansvarstagande.....	11
2.2.1	EU:s CSRD-direktiv .....	12
2.2.2	Hållbarhetsrapportering .....	13
2.2.3	Utsläppsrapportering: Scope 3 utsläpp .....	15
2.2.4	Hållbarhetsrapportering för onoterade SME's .....	16
2.2.5	Hållbarhetsrapportering i logistikbranschen .....	16
3	EXPLORATIV FLERFALLSSTUDIE OM CSRD-DIREKTIVETS PÅVERKAN OCH HÅLLBARHETSRAPPORTERING.....	18
3.1	Val av kvalitativ forskningsmetod.....	18
3.1.1	Urval av fallföretag .....	19
3.2	Datainsamling genom semi-strukturerade intervjuer .....	21
3.2.2	Triangulering av data .....	24
3.3	Tematisk analys.....	26
4	HÅLLBARHETSRAPPORTERING OCH CSRD-PÅVERKAN HOS ICKE-RAPPORTERINGSSKYLDIGA TRANSPORTFÖRETAG.....	27
4.1	CSRD:s påverkan.....	27
4.1.1	Direkt påverkan genom krav på företagen .....	27
4.1.2	Indirekt påverkan genom kunder .....	30
4.1.3	Framtidspåverkan .....	32
4.1.4	Företagens kännedom spelar roll på upplevd påverkan.....	33
4.1.5	Praktisk påverkan skiljer sig åt .....	33

4.2	Utmaningar och möjligheter .....	34
4.2.1	Utmaningar med egen hållbarhetsrapportering.....	34
4.2.2	Möjligheter kopplat till hållbarhetsrapportering.....	37
4.2.3	Utmaningarna bromsar hållbarhetsarbetet.....	38
4.2.4	Fördelar finns att ta del av .....	39
5	DISKUSSION .....	41
5.1	CSRD-direktivets direkta påverkan .....	41
5.2	CSRD-direktivets indirekta påverkan genom leveranskedjan .....	42
5.3	Frivilliga hållbarhetsrapporteringen i logistikbranschen .....	43
5.4	Logistikbranschens hållbarhetsarbete .....	44
5.5	Utmaningar och möjligheter .....	44
6	SAMMANFATTNING .....	47
6.1	Slutsats .....	47
6.2	Förslag till vidare forskning .....	48
	KÄLLOR .....	49
	Bilaga 1 Intervjuguide (svenska) .....	53
	Bilaga 2 Intervjuguide (finska).....	54
	Bilaga 3 Tematisk analys om CSRD-påverkan .....	55
	Bilaga 4 Tematisk analys om hållbarhetsrapporteringens utmaningar och möjligheter .....	57
	Bilaga 5 Användningen av Artificiell Intelligens (AI) .....	59
	Tabell 1 Förkortningar som används.....	5
	Tabell 2 Fallföretag och respondenter .....	20
	Tabell 3 Filterning för målinriktat urval .....	20
	Tabell 4 Innehållsanalys av fallföretagens webbsidor.....	25

Tabell 5 Fallföretagens hållbarhetsrapportering idag.....	29
Tabell 6 Kundernas förfrågningar .....	31
Figur 1 En förenklad leveranskedja enligt Grant et al. (2022) modell.....	7
Figur 2 Logistik och SCM – transportföretagens roll .....	8
Figur 3 SSCM – SCM och hållbarhet.....	9

## 1 EU:S HÅLLBARHETSDIREKTIV OCH INVERKAN PÅ LOGISTIKBRANSCHEN

Hållbarhet är en del av dagens samhälle, med syftet att säkra jordens resurser och människans möjligheter att leva vidare på planeten. Hållbarhetspolitik är ett ständigt växande område där alltmer lagar och regler uppkommer för att säkerställa att utvecklingen går i rätt riktning, vilket sätter press på företagen att anpassa sin verksamhet för att följa hållbarhetskraven och uppnå hållbarhetsmålen. En drivkraft inom hållbarhet och främst hållbarhetsrapportering, är Europeiska unionens Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), som trädde i kraft i januari 2023. Direktivet förstärker tidigare regler och initiativ gällande rapportering kring sociala aspekter och miljöpåverkan kopplad till företagens verksamhet, och säkerställer att information kring dessa finns tillgängligt för olika intressenter (Europeiska kommissionen, n.d). Övergången sker gradvis, med första obligatoriska rapporteringen för de allra största företagen gällande räkenskapsåret 2024 (Europeiska kommissionen, n.d).

En betydande faktor som bidrar till företagens miljöpåverkan, är olika sorter av utsläpp från deras verksamhet. På global plan bidrar varutransporten med 8% av totala växthusgasutsläppen (Creazza et al., 2024), som också står för största delen av ett företags totala fotavtryck (Butt et al., 2025). I samband med CSRD-direktivet blir företagen som omfattas tvungna att rapportera om utsläpp från hela sin leveranskedja, också indirekta scope 3-utsläpp från leveranserna, vilket kommer öka på transportutsläppens rapportering (Logistiikan maailma, 2023). Även om de flesta transportföretag i Finland inte i nuläget är tvungna att rapportera om sin hållbarhet, är många kunder till transportföretagen med andra ord tvungna att göra det. Detta innebär en påverkan på också icke-rapporteringskyldiga transportföretag, eftersom kundernas krav på dem och behov av att få tillförlitliga siffror kring utsläppen ökar. Kunderna blir också alltmer intresserade av transportföretagens arbete kring att minska sina utsläpp, eftersom det är direkt kopplat till de rapporterade företagens egna mål gällande minskning av sina utsläpp (Logistiikan maailma, 2023).

Förutom att transportföretagen gynnas av att förbereda sig inför de ökande kundkraven, kommer hållbarhetsrapporteringen bli aktuell även för transportföretagens del i takt med att direktivet utvecklas. Samtidigt syns en ökning inom den frivilliga hållbarhetsrapporteringen, som inte styrs av CSRD, hos företag då det kommer till hållbar affärsverksamhet och företagens ansvarstagande. Särskilt i

logistikbranschen, som präglas av stor miljömässig påverkan, är hållbarhetsarbetet bland yrkesutövare av betydelse.

Hållbarhetsrapportering i logistikbranschen är alltså ett aktuellt ämne som är i en övergångsfas, då EU:s direktiv nyligen trätt i kraft och det ännu inte är obligatoriskt att rapportera för de flesta, samtidigt som transportföretagen drabbas indirekt via sina kunder. Samtidigt är branschens hållbarhetsarbete viktigt i större skala, på grund av den stora miljömässiga påverkan. I Finland domineras logistikbranschen av små- och medelstora företag (SMF). Därmed har denna studie valt att fokusera på icke-rapporteringsskyldiga transportföretag i Finland, med betoning på SMF, för att undersöka hur dessa påverkas av CSRD samt förhåller sig till hållbarhetsrapportering på mera allmän plan.

### 1.1 **Problemformulering**

Forskning visar att attityderna gentemot Corporate Social Responsibility (CSR)-frågor har genomgått stora förändringar bara under de senaste 10-20 åren och att företagen idag ser sin affärsmodell som ett redskap för social förändring i mycket större utsträckning än tidigare (Matten & Moon, 2020). Inom logistikbranschen grundar sig hållbarhetstänket i Tripple Bottom Line (TBL), som bekatar hållbarheten genom ekonomisk, social och miljömässig påverkan, men studier inom Sustainable Supply Chain Management (SSCM) identifierar ett gap mellan den akademiska kunskapen och kännedomen bland yrkesutövare som arbetar i branschen (Fritz & Ruel, 2024).

Hållbarhetsrapportering är ett verktyg skapat för att mäta och kommunicera om företagens hållbarhet, och rapporteringen som tidigare varit frivillig har fått en mera lagstadgad grund i och med EU:s nyligen publicerade CSRD-direktiv. Företag som faller under den obligatoriska rapporteringen, stora företag samt noterade SMF, behöver data från samarbetspartners, särskilt från logistikbranschen, om leveranskedjans utsläpp. Därmed blir transportföretagen indirekt tvungna att rapportera hållbarhetsdata även om de inte själva är rapporteringsskyldiga enligt CSRD, vilket belyser frågan om både hur icke-rapporteringsskyldiga företag påverkas av CSRD samt hur dessa kan stödas i arbetet.

Samtidigt präglas olistade SMF:s frivilliga hållbarhetsrapportering av utmaningar kopplade till det faktum, att det inte existerar någon rapporteringstandard som tillämpar sig för dem. Den existerande standarden riktar sig till antingen större företag eller noterade SMEs, som har en annan struktur, möjligheter samt behov vad gäller rapporteringen. Detta skapar utmaningar för den frivilliga rapporteringen, trots den

ökande motivationen (Friske et al., 2023), särskilt med tanke på att CSRD-enlig rapportering också kommer att börja gälla mindre företag med tiden (Europeiska kommissionen, n.d.). Trots att hållbarhetsrapportering som ämne är högst aktuellt, visar studier (Piecyk & Björklund, 2015, Lambrechts, 2019) att rapporteringen i logistikbranschen är liten och saknar gemensamma standarder. Med detta sagt, finns det utrymme för att undersöka hur logistikbranschen påverkas av EU:s CSRD-direktiv och hur de förhåller sig till den egna frivilliga rapporteringen, med ett fokus på transportföretag i Finland. Studien önskas medföra nytta för logistikbranschen, både genom att väcka intresse, tankar och diskussion kring hållbarhetsrapporteringen och CSRD, men också genom en sammanställning av rapporteringssituationen idag på en mer konkret nivå. Fokuset ligger på nuvarande praxis, samt utmaningar och möjligheter rapporteringen medför, särskilt med tanke på CSRD-direktivet.

## 1.2 Syfte

Studiens syfte är att undersöka hur icke-rapporteringsskyldiga transportföretag i Finland påverkas av det nyligen införda CSRD-direktivet samt hur de förhåller sig till hållbarhetsrapportering, med fokus på det praktiska arbetet samt upplevda utmaningar och möjligheter. Målsättningen är att bidra med information om hur CSRD-direktivets effekter syns hos icke-rapporteringsskyldiga företag, samtidigt som studien avser att ge aktuell information om dagsläget med frivillig hållbarhetsrapportering i logistikbranschen. För transportföretagens del, förväntas studien främst bidra med en ökad medvetenheten om både CSRD och hållbarhetsrapportering, samtidigt som större teman som CSR och SSCM tangeras, vilket är betydande med tanke på att yrkesutövare generellt anses ha låg akademisk kunskap om dessa. Samtidigt sammanställer resultatet mer konkret företagets rapporteringspraxis idag.

Studien söker svar på följande två forskningsfrågor:

*F1: Hur **påverkas** transportföretag i dagsläget **av CSRD-direktivet** och ökade hållbarhetskrav från kunder?*

*F2: Vilka **utmaningar och möjligheter** upplever dessa företag i arbetet med hållbarhetsrapportering?*

## 1.3 Avgränsningar

Den här studien undersöker hållbarhetsrapportering hos och CSRD-direktivets inverkan på icke-rapporteringsskyldiga transportföretag. Studiens avgränsningar är därmed icke-rapporteringsskyldiga företag enligt CSRD, verksamma inom

logistikbranschen i form av transportföretag. Vidare avgränsas studien till företag registrerade och verksamma i Finland. Avgränsningen till icke-rapporteringskyldiga företag grundar sig i att dessa trots att de inte ingår under CSRD-rapporteringskyldiga, på vissa grunder blir tvungna att rapportera hållbarhetsinformation till samarbetspartners i leveranskedjan och därmed indirekt påverkas. Samtidigt är det av intresse att undersöka utmaningarna och möjligheterna som upplevs med frivillig rapportering i branschen i och med att den idag ännu är låg, därav undersöks företag som inte är skyldiga att rapportera. Den geografiska avgränsningen till Finland motiveras med tillgång till data från företagen som undersöks, samtidigt som SMF har en betydande roll i transportsektorn Finland. Vidare avgränsas studiens fokus till främst utsläppsrelaterad rapportering, eftersom det är relevant med tanke på att studien undersöker logistikbranschen samt CSRD-rapporteringskyldiga företags påverkan på icke-rapporteringskyldiga, genom transportutsläppen, vilket i sin tur påverkar transportföretagen.

#### 1.4 Val av metod

Studien utförs som en kvalitativ flerfallsstudie med en explorativ ansats. Ett kvalitativt tillvägagångssätt har valts eftersom eftersom en helhetsgivande förståelse kring företagens upplevelser, attityder och praktiska tillvägagångssätt eftersträvas. Samtidigt undersöks ett relativt nytt fenomen, med tanke på att CSRD-direktivet nyligen publicerats, vilket gör studien explorativ till sin karaktär. Studien utförs genom semi-strukturerade intervjuer med sju finska transportföretag, vilket möjliggör att få ta del av deras upplevelser kring hur direktivet påverkar dem samt vilka möjligheter och utmaningar de ser i samband med hållbarhetsrapporteringen, samtidigt som intervjuernas mera öppna struktur ger en ytterligare frihet och utrymme att anpassa intervjufrågorna efter behov. Detta bidrar till att kunna skapa en helhetsgivande bild i ämnen som undersöks. Studiens validitet stärks ytterligare med hjälp av sekundär data, genom innehållsanalys av fallföretagens webbsidor, vilket är viktigt med tanke på studiens explorativa karaktär. Studiens metod presenteras vidare i kapitel tre för vidare transparens samt replikerbarhet av studien.

#### 1.5 Centrala begrepp

Tabell 1 visar studiens mest centrala begrepp och förkortningarna som används.

**Tabell 1 Förkortningar som används**

<b>Förkortning</b>	<b>Engelska</b>	<b>Svenska</b>
<b>CSR</b>	Corporate Social Responsibility	Företagens ansvarstagande
<b>CSRD</b>	Corporate Social Responsibility Directive	EU:s direktiv som styr hållbarhetsrapportering
<b>CSRP</b>	Corporate Sustainability Reporting Practises	Företagens hållbarhetsrapporteringspraxis
<b>SCM</b>	Supply Chain Management	Hantering av leveranskedjan
<b>SSCM</b>	Sustainable Supply Chain Management	Hållbar hantering av leveranskedjan
<b>SMF</b>	-	Små- och medelstora företag
<b>TBL</b>	Tripple Bottom Line	Tre dimensioner för företagens hållbarhet: ekonomisk, social, miljömässig.
<b>EFRAG</b>	European Financial Reporting Advisory Group	-

## 2 HÅLLBAR LOGISTIK OCH FÖRETAGENS ANSVARSTAGANDE

Hållbarhetsrapportering har blivit en central fråga för företag i takt med ökande krav på hållbar affärsverksamhet, även inom logistikbranschen. Transportföretagen bär en central roll genom hela leveranskedjan och bidrar väsentligt till de totala utsläppen, vilket gör deras hållbarhetsarbete särskilt viktigt. Hållbarhetsrapportering är ett verktyg skapat för att möta utmaningarna kring de ökande kraven på hållbar affärsverksamhet, som baserar sig på kärnkoncept som hållbar utveckling och CSR. Rapporteringen styrs idag av EU:s direktiv som trädde i kraft år 2023.

Denna studie undersöker transportföretag i Finland och deras hållbarhetsrapportering, samt hur de påverkas av CSRD-direktivet. Därmed presenterar litteraturoversikten transportföretagens roll i leveranskedjan och kopplingen till hållbar logistik, i samband med att CSR och företagens ansvarstagande presenteras på allmän plan. Även hållbarhetsrapportering definieras, samt diskuteras ur både transportbranschens perspektiv samt ur en synvinkel som beaktar främst små- och medelstora företag. Vidare presenteras EU:s CSRD-direktiv.

### 2.1 Hållbar logistik

Med tanke på att studien undersöker transportföretag är det av relevans att definiera begreppen logistik och Supply Chain Management (SCM) samt skapa en förståelse för transportföretagens roll i leveranskedjan, vilket följande stycke presenterar. Vidare kopplas logistik och SCM med hållbarhet genom Sustainable Supply Chain Management (SSCM).

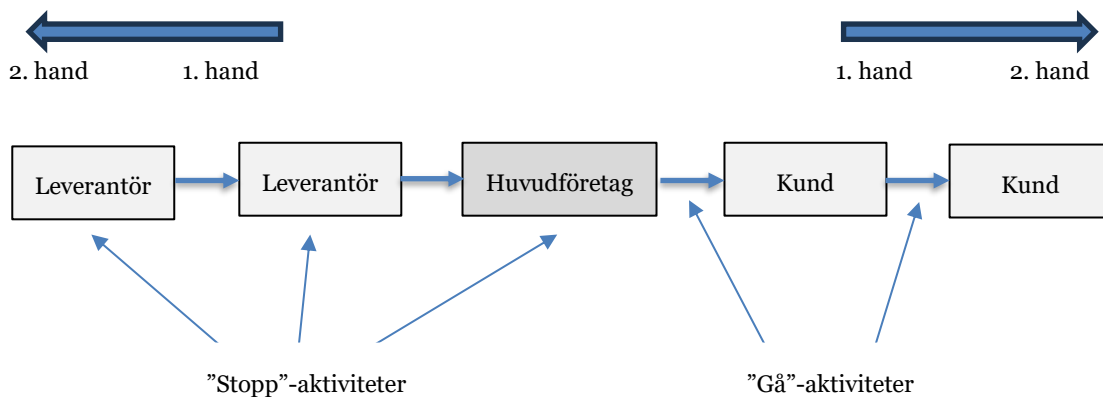
#### 2.1.1 *Transportföretagens roll i leveranskedjan*

Som tidigare nämnt, har transportföretagen en central roll i leveranskedjan, med uppgiften att erbjuda transporttjänster till företag som fokuserar på sina egna produkter eller tjänster. Logistik innebär hantering av de tre flödena av material, information eller pengar (Grant et al., 2022) och den här studien fokuserar på transportföretag inom materialflödet. Transportföretagen har hand om traditionella logistikhanteringsaktiviteter i leveranskedjan, så som in- och utgående transporter, lagerhållning, materialhantering, orderuppfyllelse, design av logistiknätverk, planering av utbud och efterfrågan samt hantering av tredjepartslogistik-leverantörer (Grant et al., 2022). Vidare ingår sourcing och upphandling, produktionsplanering och schemaläggning, förpackning, montering och kundservice till tjänsterna

logistikaktörerna traditionellt sett utför (Grant et al., 2022). Även om den här studien fokuserar på specifikt transportföretagen, som utför logistikhanteringsaktiviteter i materialflödet, är det relevantt att se på företagen i en större helhet i kontexten av hela leveranskedjan. Detta grundar sig i att studiens forskningsproblem uppstår i en större kontext där transportföretagen ses som en del av en större helhet genom logistikhanteringsaktiviteterna de utför i CSRD-rapporteringskyldiga kunders leveranskedja. Samtidigt är det viktigt att ge kontext för transportföretagens betydande roll inom SCM och SSCM.

Eftersom studien behandlar transportföretagens roll i en större kontext som uppstår i samverkan med andra företag i leveranskedjan, är det av relevans att förklara Supply Chain Management (SCM). SCM är nära relaterat till logistikhantering och definieras som en integrerande funktion, som länkar samman affärsfunktioner och -processer både inom och mellan företag till en enhetlig affärsmodell (Grant et al., 2022). Utöver ovan nämnda logistikhanteringsaktiviteter, inkluderar SCM även tillverkningsverksamhet och fungerar som en drivkraft i samordningen av processer och aktiviteter med marknadsföring, försäljning, produktdesign, ekonomi och informationsteknologi (Grant et al., 2022). För att vidare förtydliga skillnaden innebär SCM en mer heltäckande och integrerad syn på företagets hela leveranskedja, i jämförelse med logistiken vars fokus ligger på de specifika aktiviteterna som utförs. I kontexten av denna studie sammanlänkas transportföretagens logistikhanteringsaktiviteter med valen som görs inom SCM av andra företags leveranskedjor.

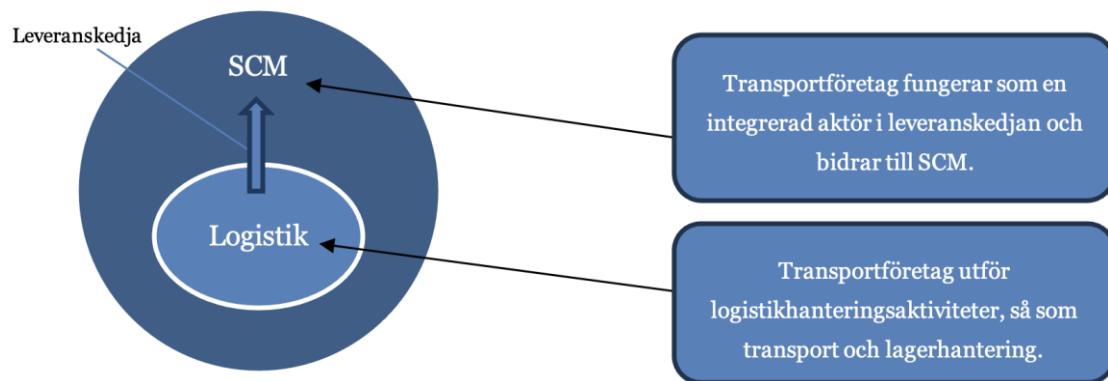
För en visualisering av transportföretagens roll i leveranskedjan, presenteras en förenklad leveranskedja enligt Grant et al. (2022) modell nedan, där transportföretagen utför "Stopp" och "Gå"-aktiviteterna.



**Figur 1** En förenklad leveranskedja enligt Grant et al. (2022) modell.

Grant et al., (2022) modell presenterar en förenklad leveranskedja på tre nivåer, där huvudföretagets primära kund och leverantör ligger på den första nivån (1. hand), och kallas därmed förstahandsleverantörer samt -kunder. Vidare blir förstahandskundens och -leverantörens egna kunder och leverantörer, på första nivån, huvudföretagets andrahandsleverantörer och -kunder (2. hand). Deras kunder och leverantörer blir därmed tredjehandsaktörer för huvudföretaget (3. hand). Mellan varje nod (huvudföretaget, kund, leverantör), flyttas varor med så kallade "Gå"-aktiviteter. Inom varje nod sker "Stopp"-aktiviteter, där varorna lagras eller bearbetas. (Grant et al., 2022) Det är logistikaktörerna som har hand om dessa "Gå"- och "Stopp"-aktiviteter och i kontexten av denna studie är det transportföretagen som utför dessa.

När transportföretagen integreras som en del av leveranskedjan handlar det inte längre endast om logistikhanteringsaktiviteterna som utförs av dem. I en bredare kontext, ses dessa som en del av en större helhet genom leveranskedjan och därmed är det av relevans att beakta deras roll ur SCM-perspektiv. Inom SCM, ligger hållbarhetsutmaningarna och -möjligheterna i "Gå" och "Stopp"-aktiviteterna, alltså inom transport och lagerföring (Grant et al., 2022). Följande figur presenterar förhållandet mellan logistik och SCM samt transportföretagens roll.



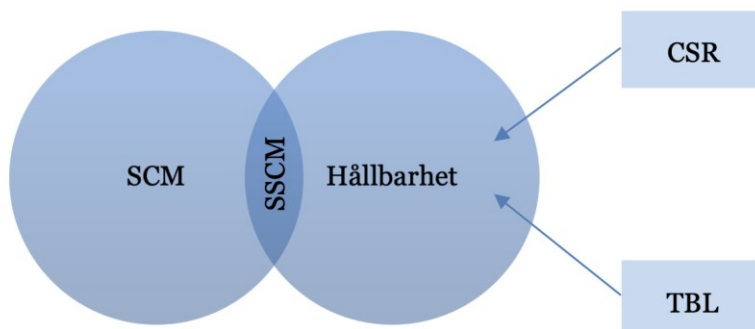
**Figur 2 Logistik och SCM – transportföretagens roll**

För att vidare förklara transportföretagens roll inom SCM, används benämningarna Logistics Service Provider (LSP) och Third-Party Logistics (3PL) för att beskriva logistikaktörerna. Generellt sett är det mycket vanligt idag att företag anlitar en tredje part att utföra logistikaktiviteterna i leveranskedjan (Grant et al., 2022), vilket gett upphov till benämningarna LSP och 3PL (Tlaty & Moutmihi, 2015). Valet av LSP är för många företag strategiskt, och baserar sig på viss osäkerhet och komplexitet som måste tas i beaktan. Företagen använder sig av olika kriterier vid val av LSP, så som

ekonomiska, operationella och SCM-aspekter, men också miljömässig och social hållbarhet hos dessa spelar roll (Akhtar, 2023). Trots att kvaliteten på tjänsten anses vara den viktigaste, så som leveransernas pålitlighet och tidsmässiga punktlighet, kapacitet, reaktionsförmåga, IT-kvaliteter samt utrustning, beaktar många företag också LSP:s miljömässiga och sociala aspekter, så som grön logistik samt social hållbarhet bland anställda (Akhtar, 2023).

### 2.1.2 **Hållbarhet inom SCM – SSCM**

För att kunna diskutera hållbarhetsfrågor inom logistikbranschen är det relevant att se på hållbarhet inom ramerna för SCM, vilket presenteras genom Sustainable Supply Chain Management (SSCM). SSCM beaktar leveranskedjans hållbarhet och kan ses som antingen en vägledande filiofi inom företagsstyrning, eller mera mekaniskt som en uppsättning ledningsprocesser där hållbarhet syns igenom hela leveranskedjan och dess processer (Dubey et al., 2017). Mer specifikt definierar Ahi & Searcy (2013) SSCM som den frivilliga integreringen av sociala, ekonomiska och miljömässiga överväganden i leveranskedjan för en effektiv hantering av material-, information och kapitalflöden, med syftet att uppfylla kort- och långsiktig lönsamhet, olika intressentkrav och samtidigt stärka organisationens konkurrens- och motståndskraft. En huvudsaklig utgångspunkt för SSCM är TBL, där ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter beaktas (Fritz & Ruel, 2024), även om inte alla tre dimensioner alltid representeras inom SSCM (Ahi & Searcy, 2013). Utöver TBL-dimensionerna finns också andra centrala hållbarhetsståndpunkter inom SSCM, som till exempel intressent-fokuset (Ahi & Searcy, 2013), samt CSR, Perceived Business Value (PBV), intressentengagemang, riskhantering och olika etiska överväganden (Fritz & Ruel, 2024). För vidare förståelse av SSCM presenteras figur 3.



**Figur 3 SSCM – SCM och hållbarhet**

Eftersom denna studie fokuserar på transportföretagens hållbarhetsrapportering, och därmed mer specifikt företagets och yrkesutövarnas perspektiv till hållbarhetsaspekter inom logistiken och SCM, är det aktuellt att se på SSCM ur ett perspektiv som beaktar yrkesutövarnas syn. Tidigare forskning identifierar ett gap mellan teorin och verkligheten i en jämförelse mellan akademiska definitioner för SSCM och yrkesutövarnas uppfattningar om SSCM. Bland annat syns skillnaderna i att akademisk litteratur betonar samarbetet mellan leverantörer och andra intressenter utanför leveranskedjan som en förbättringsfaktor inom SSCM, men få yrkesutövare ger igenkänning för relevansen av sådant samarbete (Fritz & Ruel, 2024). Orsaken ligger oftast i att yrkesutövarna antingen inte alls är medvetna om dessa praktiker, samt att de tar länge att implementera. Dessutom anses yrkesutövarna ha lite kunskap kring SSCM som koncept och dess komplexa natur, samt begränsad kunskap om mångfaldigheten av involverade intressenter (Fritz & Ruel 2024). En viktig fråga blir därmed hur man kan styra mot mer hållbara leveranskedjor och SSCM, när kunskapen bland yrkesutövarna är såpass begränsad.

Eftersom denna studie undersöker hållbarhetsrapportering i logistikbranschen, är det vidare aktuellt att diskutera hållbarhetsutmaningar inom SSCM, eftersom leveranskedjans hållbarhet är direkt kopplad till den miljöpåverkan som lyfts fram i hållbarhetsrapporteringen genom utsläppen. Förutom branschens egna rapportering, är dessa aspekter också relevanta ur ett perspektiv som beaktar andra aktörer i leveranskedjan, som rapporterar om utsläpp från sina transporter, utförda av tredje part. Därmed är det en viktig att skapa en förståelse för utmaningarna kopplat till övergången mot mera hållbara leveranskedjor. Utmaningarna är relaterade till kostnader i samband med övergången och förändringarna, komplexiteten i värdekedjorna, operationalisering, osäkerheter kopplade till logistikverksamheten och förändringen i inställning och kultur som krävs för att möjliggöra förändringarna (Abbasi & Nilsson, 2012). Framför allt betonas ett nödvändigt skifte i attityder mot hållbarhet på management-nivå, med ett större engagemang i frågorna (Abbasi & Nilsson, 2012). Även Dubey et al. (2017) ser att ett skift på företagsstyrningsnivå krävs, men också att SSCM måste komma med ekonomiska fördelar för att öka på acceptansen bland beslutsfattare i företagen. Vidare styrs motiveringen till övergången mot mera hållbara leveranskedjor av antingen interna eller externa faktorer (Silva et al., 2022). Drivkraften kan ses som antingen marknadsdrivande eller marknadsdriven förändring, varav både och kommer att uppnå hållbarhet inom värdekedjan, ena proaktivt och den andra mer responsivt (Silva et al., 2022).

## 2.2 CSR – företagens ansvarstagande

CSR, som blivit alltmer centralt i dagens hållbarhetsdiskussioner, handlar i korthet om företagets ansvar över deras påverkan på samhället (Europeiska kommissionen, n.d.). Även om begreppet blivit mera aktuellt i och med 2000-talets hållbarhetsfokus, kan CSR och etik inom affärsverksamhet som ämnen spåras långt tillbaka i tiden. Redan på tidigt 1980-tal fanns ett fokus på bland annat företagets sociala resultat och intressentdriven teori inom forskningslitteratur (Touboulic & Walker, 2013), vilket visar att CSR som koncept inte är något nytt även om själva begreppet blivit mera allmänt under senaste årtionden. Definitionen av och synen på CSR har både tagit form och gått igenom förändringar under 2000-talet. Det har även diskuterats att avstå från att använda en definition på CSR som passar för alla, eftersom definitioner som speglar organisationers mer specifika utveckling och ambitioner kring ämnet vore mer relevanta (Van Marrewijk, 2003). Trots sin ökande relevans, har CSR även anklagats för att vara ett tomt eller meningslöst koncept (Sarkar & Searcy, 2016), vilket grundar sig i avsaknaden av en universell definition. Följande stycke definierar CSR närmare, varefter dess utveckling under 2000-talet diskuteras.

Enligt en empiriskt grundad definition, framtagen av Sarkar & Searcy (2016), innebär CSR att företagen förutom sitt grundläggande ansvar för det ekonomiska, frivilligt ska agera utöver lagstadgade minimikrav, med fokus på etik i all sin verksamhet, för att på så sätt ta hänsyn till effekterna deras handlingar har på intressenterna i samhället och bidra till global hållbarhet. Europeiska kommissionen (n.d.), ser att företagen bär sitt samhällsansvar kopplat till CSR genom en integrering av sociala, miljömässiga, etiska, konsument- och mänskliga rättigheter i sin affärsverksamhet och strategi, i samband med att de följer lagen. Företagen har en betydande inverkan på människors liv genom sin verksamhet, både genom produkterna och tjänsterna de erbjuder men också arbetsmöjligheterna deras verksamhet medför. Det här innebär enligt Europeiska kommissionen (n.d.) en möjlighet för företagen att påverka arbetsförhållanden och de mänskliga rättigheterna, människors hälsa samt påverkan på miljön, både inom EU:s ramar och utanför.

Grundtanken bakom CSR är alltså att det är något som görs frivilligt av företagen, samtidigt som utvecklingen idag rör sig mot både en ökad förväntan på företagen, i samband med alltmer lagstadgade krav på social och miljömässig hållbarhet i deras verksamhet. Förväntan styrs av konsumenternas större engagemang kring hållbarhetsfrågor och CSR, i samband med ökande intresse från övriga intressenter, bland annat investerare (Matten & Moon, 2020). Överlag har också en förändring i

företagsstatus för CSR skett (Matten & Moon, 2020), vilket gör CSR-frågorna alltmer relevanta för företag som en del av deras kärnverksamhet. En tidigare inställning har varit att företagen bidrar till CSR genom vinstanvändningen, med fokus på hur de kan ge tillbaks till kärnintressenterna med hjälp av vinsten de gjort på sin verksamhet (Matten & Moon, 2020). Tidigare såg man hållbarhetsarbetet som ett plus, som kom efter kärnverksamheten, medan man i dag ser att CSR förutom vinstanvändningen främst handlar om hur vinsten är skapad och hur värde skapas genom hela verksamheten. Det här syns till exempel i ett fokus på användningen av naturresurser, beaktan av utsläpp och standarder för arbetstagarförhållanden igenom leveranskedjan, i samband med andra bredare initiativ med eftersträvan att skapa värde (Matten & Moon, 2020).

Också den inre motivationen hos företag bär en betydande roll inom CSR idag, där företagen ser sina affärsmodeller som ett redskap för social förändring, vilket syns genom en integration av CSR i kärnverksamhetsstrategin hos många företag (Matten & Moon, 2020). Företagen ser också affärsmässiga fördelar med att skapa delat värde, både för samhället och kärnintressenterna, men också kostnadsbesparingar och andra fördelar som uppkommer i samband med att verksamheten får en säkrare försörjning (Matten & Moon, 2020). Idag beaktar CSR också flera nivåer, både i form av de olika intressenterna som beaktas, men också ser företagen på den egna hållbarhetspåverkan i mycket bredare utsträckning än tidigare, med en beaktan av de potentiella negativa effekterna från hela leveranskedjan (Matten & Moon, 2020). CSR har också idag trots dess frivillighet blivit alltmer lagstadgat, vilket syns i 2000-talets drastiska skifte i styrningsstruktur (Matten & Moon, 2020). EU:s CSRD-direktiv som presenteras i nästa stycke är ett konkret exempel på den här förändringen.

### 2.2.1 ***EU:s CSRD-direktiv***

I januari 2023 publicerade Europeiska Unionen (EU) CSRD-direktivet, som har sin grund i CSR och fungerar som ett ramverk för hållbarhetsrapportering inom EU:s gränser. Det nya direktivet moderniserar och förstärker tidigare regler kring rapporteringen, med ett fokus på sociala och miljömässiga aspekter (Europeiska kommissionen, n.d.). Direktivet gäller för tillfället främst stora och publika små och medelstora företag för vilka det nu blir obligatoriskt att rapportera om hållbarhetsaspekter, men övergången kommer att ske gradvis och senare göra även mindre företag rapporteringsskyldiga. Målsättningen med CSRD är att investerare och andra intressenter ska ha tillgång till relevant information om företagets inverkan på samhället och naturen, för att bättre kunna utvärdera riskerna kopplade till

klimatförändringen och andra hållbarhetsutmaningar i till exempel investeringsbeslut. (Europeiska kommissionen, n.d.)

Rapporteringsstandarden som följs av företag tvungna att hållbarhetsrapportera enligt CSRD, är European Sustainability Reporting Standards (ESRS), framtaget av EFRAG, en självständig aktör tidigare känd som European Financial Reporting Advisory. De första ESRS-standarderna publicerades i december 2023 och måste följas av de rapporteringsskyldiga företagen. (Europeiska kommissionen, n.d.) Allgeier & Feldmann (2023), ser ett behov för utvecklandet av en skild rapporteringsstandard för små- och medelstora företag som inte ännu är rapporteringsskyldiga enligt CSRD. Motiveringen grundar sig i att dessa företag kommer att bli tvungna att rapportera vidare nödvändig information till samarbetspartners och investerare, som i sin tur är rapporteringsskyldiga enligt CSRD (Allgeier & Feldmann, 2023).

#### *2.2.1.1 OMNIBUS-förslaget 2025*

EU-kommissionen har i februari 2025 gjort ett OMNIBUS-förslag, som minskar på rapporteringskraven för alla företag, särskilt SMF. Förändringarna OMNIBUS medför är att de som enligt tidigare CSRD-krav skulle ha börjat rapportera hållbarhetsdata från år 2025, nu får rapporteringsplikten uppskjuten med två år till, med första obligatoriska rapportering år 2027. I samband med det höjs även tröskelvärden för CSRD-enlig rapporteringsskyldighet. Syftet med förslaget är att förminska arbetsbördan för de enskilda företagen, samtidigt som det skiftar fokuset till de större företagen som också har en större påverkan på miljön och klimatet. Vidare medför revisionen av CSRD genom OMNIBUS en större beaktan av ekonomisk hållbarhet i övergången mot obligatorisk rapportering. (Europeiska kommissionen, 2025)

#### **2.2.2 Hållbarhetsrapportering**

I följande del definieras hållbarhetsrapportering, samt de bakomliggande motiven till varför företag väljer att rapportera frivilligt om hållbarhetsinformation. Med tanke på studiens fokus ges särskild uppmärksamhet åt hållbarhetsrapportering inom små- och medelstora företag (SME), samt rapporteringens betydelse inom logistikbranshen.

Hållbarhetsrapportering är ett verktyg som används för att utvärdera, mäta och kommunicera om företagets hållbarhet och ansvarstagande inom CSR. Vikten av rapporteringen syns inom forskningslitteratur, även om det för tillfället inte existerar något teoretiskt ramverk för hållbarhetsrapportering som kunde förklara effekten av rapporteringen i sin helhet (Mishra & Kumar, 2024). Till exempel lyfter Saeed & Cek (2024) samt Schaltegger & Burritt (2018) fram den viktiga rollen olika former av

Corporate Sustainability Reporting Practises (CSR) samt Environmental Performance Management (EPM) har inom hållbar affärsverksamhet, vilket diskuteras närmare i följande stycke. Hållbarhetsrapportering kan ses ur två olika perspektiv, den obligatoriska rapporteringen som är lagstyrd, samt frivillig rapportering. Den obligatoriska rapporteringen styrs idag av EU:s CSRD-direktiv, medan all annan slags hållbarhetsrapportering går under kategorin för frivillig rapportering. Eftersom denna studie undersöker företag som inte ännu är tvungna att rapportera enligt CSRD, finns det ett särskilt intresse för den frivilliga rapporteringen, som blivit allt vanligare i dag (Friske et al., 2023).

### 2.2.2.1 *Frivillig hållbarhetsrapportering*

Att hållbarhetsrapportering medför fördelar för rapporterande företag är tydligt eftersom många företag väljer att rapportera på frivillig basis. Enligt Schaltegger & Burritt (2018), medför integrationen av hållbarhetsrapportering en möjlighet samt konkreta medel för företagen att systematiskt utvärdera, uppfölja och kommunicera om sin miljömässiga påverkan, vilket förbättrar transparensen och ökar förtroendet bland intressenter. Buallay (2019) lyfter fram rapporteringens positiva påverkan på marknadsprestationen bland rapporterande företag. Hållbarhetsrapporteringens nackdelar är främst kopplade till att integrationen är en längre process, som kommer med ökade kostnader. Friske et al. (2023) studie visar att den frivilliga hållbarhetsrapporteringen generellt har ett negativt samband med företagets värde, trots synen inom bland annat marknadsföringslitteratur om att rapporteringen skulle ha främst positiv påverkan. Trots det identifierade negativa sambandet, visar Friske et al. (2023) studie också att påverkan med tiden tar en vändning mot det positiva, vilket å andra sidan stöder synen om att marknadsprestationen skulle påverkas positivt av rapporteringen. Den negativa påverkan är främst kopplad till höga kostnader och resursanvändningen som krävs i och med hållbarhetsrapporteringen, i samband med investerarnas oro för greenwashing samt möjliga intressentkonflikter i och med företagsledarens ansvar att maximera aktieägarnas värde, vilket inte alltid uppfylls särskilt i början av rapporteringen. Om ett företag valt att inleda hållbarhetsrapporteringsarbetet, är det dock viktigt att vara konsekvent och fortsätta, eftersom nyttan kommer att synas längre fram inom de kommande åren, särskilt med tanke på att utvecklingen går mot att rapporteringen blir en norm. Rapporteringen kan också bestyrkas genom utomstående revision, och därmed finns också en möjlighet att uppnå högre fördelar kopplat till rapporteringen. Ett tålamod på styrningsnivå betonas i övergången, särskilt i logistikbranschen. (Friske et al., 2023)

Generellt sätt syns ett lägre positivt samband mellan rapporteringen och företagsvärde i industrier med höga växthusgasutsläpp så som logistikbranschen (Friske et al., 2023), vilket ytterligare betonar en uthållighet till rapporteringen i branschen. Även Schaltegger & Burrits studie (2018) om den ekonomiska framgången kopplad till volontära sociala och miljömässiga hållbarhetsåtgärder, stöder synen om att det finns både positiva och negativa aspekter. Enligt deras slutsats finns det en direkt koppling mellan den slutliga påverkan och vad som står i fokus, det vill säga om man fokuserar på kostnadsdrivande eller vinst- och nyttdrivande aktiviteter. Den största direkta påverkan på ett företags ekonomiska prestation kan enligt Schaltegger & Burrit (2018) göras genom en minskning av kostnader, vilket kan uppnås genom energisparande, fokus på mindre materialanvändning och därmed också mindre materialflöde samt renare produktion. Den tekniska, politiska och sociala risken, i samband med marknadsrisken minskar också genom dessa hållbarhetsangagemang, vilket har en direkt påverkan på den ekonomiska prestationen. Även Buallay (2019) ser en tudelning i attityderna kring hållbarhetsrapportering, mellan de som ser investeringen som en kostnad i samband med lägre omsättning, samt de som ser rapporteringen som ett verktyg för att skapa konkurrensfördelar och bättre ekonomisk prestation. Buallay's (2019) studie argumenterar också för att dessa investeringar skulle påverka marknadsprestationen positivt på längre plan, samtidigt som det på kort sikt har en mera negativ påverkan. Buallay (2019) ser också utmaningar kopplade till rapporteringen, med betoning på regleringens svaghet, samt intressenternas begränsade kunskap om rapporteringen och dess funktion som redskap inför investeringsbeslut.

### **2.2.3 *Utsläppsrapportering: Scope 3 utsläpp***

Inom hållbarhetsrapportering kommunicerar företagen om sin påverkan på tre plan: miljömässiga, sociala och ekonomiska. Med fokus på specifikt den miljömässiga påverkan, blir det aktuellt att se på företagets utsläpp genom utsläppsrapportering, som hjälper företag identifiera, mäta och kommunicera om direkta och indirekta utsläpp. Vidare förbättrar det både transparensen kring dessa, men ger också ett konkret medel för att kunna nå hållbarhetsmål kopplade till utsläpp. Inom utsläppsrapportering rapporteras utsläppen på tre olika nivåer, scope 1, 2 och 3. Scope 1 utsläppen är direkta utsläpp, som det rapporterade företaget har full kontroll eller ägande över, eftersom de härstammar från deras kärnverksamhet. Scope 2 och 3 innefattar däremot indirekta utsläpp, som det rapporterade företaget inte har kontroll över. Scope 2 behandlar indirekta utsläpp kopplade till företagets elektricitetsanvändning och som uppstår i

elektricitetsproduktionsanstalten, medan scope 3 fokuserar på alla andra indirekta utsläpp kopplade till företagets verksamhet, som inte ägs eller kontrolleras av företaget. (WRI & WBCSD, 2004) De indirekta utsläppen som går under scope 3, står för största delen av ett företags totala fotavtryck från leveranskedjan (Butt et al., 2025). Med detta sagt ingår transportföretagens utsläpp indirekt via leveranskedjan under andra företags scope 3 utsläpp.

#### **2.2.4 Hållbarhetsrapportering för onoterade SME's**

Som tidigare nämnt, har små och medelstora företag inte samma rapporteringsskyldighet som större företag i Europa, eftersom de faller utanför rapporteringsskyldiga enligt CSRD. Trots att det enligt lagar och regler inte är nödvändigt för dessa att rapportera, sätts annan press utifrån även på dessa företag att rapportera om sin hållbarhet, till exempel från kunder eller andra företag de är kopplade till, så som lånegivare (Tami et al., 2023). De finns med andra ord också en indirekt påverkan av CSRD på icke-rapporteringsskyldiga SMF:s, samtidigt som rapporteringen kan medföra konkurrensmässiga fördelar för dem ur ett leveranskedjeperspektiv (Tami et al., 2023). Allgeier & Feldmann (2023), ser också en indirekt effekt av CSRD på olistade SMF:s, vilket även här förklaras av en indirekt rapporteringsskyldighet baserat på antingen deras status som leverantör till större, rapporteringsskyldiga företag eller deras beroende av banklån. Detta leder till problem i och med att SMF:s indirekt blir tvungna att rapportera, utan att ha några lämpliga rapporteringsstandarder, eftersom de existerande standarderna inte är anpassade för dem. Rapporteringsstandarderna som idag existerar för SMF:s är menade för rapporteringsskyldiga noterade SMF, som skiljer sig märkbart från onoterade SMF, till exempel i frågan om personalmässiga och finansiella resurser och möjligheter, men även vad gäller intressenterna till hållbarhetsinformationen, som i jämförelse är betydligt färre. (Allgeier & Feldmann, 2023) Den nuvarande standarden blir alltså en börda för onoterade SMF:s, eftersom rapporteringskraven inte motsvarar deras verkliga behov och möjligheter, samtidigt som pressen finns för dessa att rapportera (Tami et al., 2023). Än så länge tas onoterade SMF:s inte i beaktan i EU:s CSRD, även om det finns planer av EFRAG att skapa två skilda rapporteringsstandarder för SMF:s (Allgeier & Feldmann 2023).

#### **2.2.5 Hållbarhetsrapportering i logistikbranschen**

Enligt Piecyk & Björklund (2015) forskning, är den frivilliga hållbarhetsrapporteringen bland logistikaktörer generellt sett låg, med endast 13% som rapporterar, vilket

förklaras av att yrkesutövare antingen inte känner igen vikten för CSR-frågor, eller saknar verktygen och resurserna som krävs för rapporteringen. Även Lambrechts (2019) ser en låg rapportering i branschen, vilket förklaras av tre olika strategier för hållbarhetsrapportering, direkt, indirekt eller undvikande. Vidare visar Lambrechts (2019) studie att den låga rapporteringen skulle ha en koppling till logistikbranschens stora miljöpåverkan, och därmed anpassas indirekta eller undvikande strategier för rapportering om hållbarheten hos företag i branschen.

I logistikbranschens frivilliga hållbarhetsrapporter ligger fokuset främst på miljöfrågor, mångfaldighet bland de anställda, arbetsförhållanden och etik (Piecyk & Björklund, 2015), medan de sociala aspekterna gäller utbildning och träning inför arbetet för att trygga de anställdas säkerhet, något som kan förklaras av industrins natur och arbetsuppgifternas karaktär. Även Lambrechts (2019) identifierar liknande fokus inom logistikbranschens rapporter, med särskilt fokus på miljömässig hållbarhet, vilket syns i energianvändning och utsläppsrapportering (Lambrechts et al., 2019). Vad gäller den ekonomiska hållbarheten, är fokuset främst på finansiell prestation, medan de sociala aspekterna rapporteras genom ett fokus på hälsa och arbetstagarnas säkerhet, samt utbildning. Jayarathna et al. (2022) identifierar å andra sidan ekonomisk prestation som en av de mest framträdande kategorierna bland logistikbranschens hållbarhetsrapporter, vilket motiveras av branschens låga vinstmarginal och därmed ökat fokus på ekonomisk prestation bland intressenter. Samtidigt bidrar den ekonomiska vinsten till möjligheter att investera i social hållbarhet på samhälls nivå samt olika miljöinitiativ (Jayarathna et al., 2022). Enligt Jayarathna et al. (2022) beaktar logistikbranschens hållbarhetsrapporter utsläppen främst ur ett perspektiv där den sociala påverkan lyfts fram, till exempel på arbetstagarnas hälsa eller på lokala verksamhetsområdets omgivning.

Trots en identifiering av förekommande kategorier bland rapporteringen, ser Piecyk & Björklund (2015) inget konsekvent samband kring vilka indikatorer logistikaktörerna använder i sin rapportering, vilket senare studier även bekräftar (Jayarathna et al., 2022). Vidare identifierar Jayarathna et al. (2022) studie olika mått som används inom branschens rapportering, vilket förklaras med att de olika måtten ger en bättre förståelse för mer företagsspecifika dimensioner av hållbarhetspåverkan, samtidigt som det försvårar jämförbarheten mellan olika företags rapporter.

### 3 EXPLORATIV FLERFALLSSTUDIE OM CSRD-DIREKTIVETS PÅVERKAN OCH HÅLLBARHETSRAPPORTERING

Den här studien undersöker hur icke-rapporteringskyldiga transportföretag i Finland påverkas av EU:s CSRD-direktiv samt vilka utmaningar och möjligheter hållbarhetsrapportering medför i branschen. Eftersom studien söker efter en förståelse för dessa har en kvalitativ metod tillämpats, genom en explorativ flerfallsstudie med sju finska transportföretag. Datainsamlingen sker genom semi-strukturerade intervjuer och tillämpad analysmetod är tematisk. Följande kapitel diskuterar valet av forskningsmetod närmare och presenterar de metodiska aspekterna av studien. Vidare beskrivs och motiveras urvalet av fallföretag och respondenter som presenteras.

#### 3.1 Val av kvalitativ forskningsmetod

En empirisk studie söker svar på frågor genom ett kvalitativt eller kvantitativt tillvägagångssätt, med insamling av empirisk data från den naturliga eller sociala världen och med syftet att bidra till kunskapen inom ett visst område (Myers, 2019). Den här studien undersöker logistikbranschens hållbarhetsrapportering, med fokus på finska transportföretags upplevelser om rapporteringens utmaningar och möjligheter samt hur de påverkas av CSRD som icke-rapporteringskyldiga. Som forskningsmetod har en kvalitativ ansats valts, eftersom det lämpar sig för att undersöka egenskaper och bidrar till att förklara hur något görs (Myers, 2019). Utöver det, möjliggör ett kvalitativt tillvägagångssätt att skapa en förståelse av kontexten kring beslutsfattandet och handlingarna som utförs, vilket är av betydelse eftersom dessa oftast utförs på grund av kontextspecifika själ och därmed inte kan förklaras helt och hållet utan en djupare förståelse för kontexten (Myers, 2019). Studien utforskar transportföretagens egna och mer kontextspecifika upplevelser samt synpunkter i förhållande till CSRD och hållbarhetsrapportering. Eftersom studien söker svar på både hur CSRD-direktivet påverkar branschen samt vilka utmaningar och möjligheter hållbarhetsrapportering medför, är det relevant att skapa en helhetsgivande bild av omständigheterna i varje företags fall, vilket kan uppnås med hjälp av kvalitativ metod. CSRD-direktivets effekter kan vara både kontextspecifika och skilja sig åt mellan företagen, därav har datainsamlingen utförts genom semi-strukturerade intervjuer, där respondenterna haft en möjlighet att vidareutveckla sina svar och beskriva sina erfarenheter mer detaljrikt, för att kunna uppnå en djupare förståelse för nyanskillnaderna mellan respondenterna och bakomliggande orsaker till dem. På samma sätt kan företag uppleva olika utmaningar och möjligheter i samband med hållbarhetsrapporteringen, då även dessa

kan vara företagsspecifika och därmed kräver en större kontext för att förstå helt och hållet. En kvalitativ ansats medför även en flexibilitet i datainsamlingen, vilket är särskilt värdefullt vid undersökning av relativt nya fenomen, där företagens strategier och uppfattningar fortfarande kan vara under utveckling (Myers, 2019). Med tanke på att CSRD-direktivet nyligen publicerats, och att responderna består av företag som inte ännu har obligatorisk rapporteringsskyldighet, grundar sig valet av kvalitativ forskningsmetod också i att fenomenet som undersöks är relativt nytt, därmed är studien också av explorativ karaktär. En explorativ flerfallsstudie är en kvalitativ forskningsmetod, som undersöker några fall med syftet att utforska ett nytt fenomen och skapa nya hypoteser kring det (Yin, 2014). I jämförelse med en fallstudie medför flerfallsstudier möjlighet till replikation, genom identifiering av mönster hos de olika fallen som bidrar till en gemensam förståelse i ämnet, vilket är särskilt viktigt då nya fenomen utforskas (Yin, 2014).

### 3.1.1 *Urval av fallföretag*

Fallen som undersöks i studien har valts genom två urvalsmetoder, målinriktat urval samt snöbollsurval. Urvalsprocessen började med ett målinriktat urval, vartefter snöbollsmetoden tillämpades för att nå ytterligare respondenter i ämnet. Målinriktat urval är ett typiskt tillvägagångssätt inom kvalitativ forskning och innebär att forskaren medvetet väljer deltagare som har specifika erfarenheter relevanta för forskningsfrågan, med hjälp av olika kriterier (Merriam & Tisdell, 2015). Snöbollsurval innebär däremot att forskaren genom de initiala respondenterna får ytterligare rekommendationer om relevanta informanter i ämnet (Patton, 2002). Eftersom den här studien söker information från en specifik grupp, transportföretag i Finland, om ett visst fenomen, hållbarhetsrapportering och CSRD, är det därmed ändamålsenligt att använda sig av målinriktat urval. Kriterier som använts som grund för urvalet är att företaget är verksamt inom logistikbranschen i Finland och icke-rapporteringsskyldigt enligt CSRD. Vidare avgränsas urvalet till SMF, eftersom dessa inte är rapporteringsskyldiga enligt CSRD. SMF definieras som företag med färre än 250 anställda, med antingen en årlig omsättning som inte överstiger 50 miljoner euro, eller en årlig balansomslutning som inte överstiger 43 miljoner euro (Statistikcentralen, n.d.). Trots avgränsningen, ingår ett större företag i studiens sampel, som nåtts genom snöbollsmetoden. Företaget inkluderades eftersom det bedömdes kunna bidra med informationsrika perspektiv (Patton, 2002) som är i linje med studiens explorativa karaktär. Eftersom det viktigaste kriteriet med tanke på studiens syfte var att företaget är icke-rapporteringsskyldigt enligt CSRD, är det större företaget också relevant då det

inte inkluderas av CSRD-rapporteringsskyldighet. Utöver det ger företaget ett ytterligare intressant perspektiv för studien, eftersom ett större företag har andra resursmässiga och ekonomiska förutsättningar än de mindre företagen. Fallföretagen och respondenterna för studien presenteras närmare i följande tabell.

**Tabell 2 Fallföretag och respondenter**

Fallföretag	Bransch (ytj.fi)	Storlek	Ingår under CSRD	Respondentens roll i företaget	Urvalsmetod	Sekundärdata
A	49410 Vägtransport, godstrafik	SMF	Nej	Företagare, VD	Målinriktat urval	Webbsida
B	49410 Vägtransport, godstrafik	SMF	Nej	Anställd, sköter administrativa uppgifter	Målinriktat urval	-
C	52291 Spedition och befraktning	SMF	Nej	Företagare, VD	Snöbollsurval	Webbsida
D	49410 Vägtransport, godstrafik	SMF	Nej	Företagare, styrelseordförande	Målinriktat urval	Webbsida
E	49410 Vägtransport, godstrafik	SMF	Nej	Företagare, VD	Målinriktat urval	Webbsida
F	49410 Vägtransport, godstrafik	SMF	Nej	VD	Målinriktat urval	Webbsida
Y	52212 Terminalverksamhet för vägtrafik	STORT	Nej	Hållbarhetsansvarig	Snöbollsurval	Webbsida, hållbarhetsberättelse

### 3.1.1.1 Urvalsprocessen

Själva urvalsprocessen började genom en sökning i företagsdatabasen Asiakastieto, på basis av kriterierna för det målinriktade urvalet. Tabell 3 presenterar filtreringen i databasen som gjordes för att finna relevanta företag samt erhålla kontaktuppgifter till dessa. Informationen från Asiakastieto sammanställdes i Microsoft Excel, för en överskådlig lista på relevanta företag, samt för egen uppföljning om vem som kontaktats för intervju.

**Tabell 3 Filtring för målinriktat urval**

Urvalskriterier	Filtrering i Asiakastieto
Logistikbranschen, transportföretag	Bransch: Landtransport och transport via rörledningar (49 000)
Geografiskt område: Finland	Land: Finland Område: Södra Finlands län
Företagsstorlek: SMF	Personal: 0–249

Vidare kontaktades ett tjugotal företag från listan, som uppfyllde kriteriet med en omsättning på under 50 miljoner. För att kunna säkerställa mättnad i studien, där datainsamlingen fortsätter ända tills inga nya teman eller mönster uppstår under intervjuerna (Charmaz, 2014), var det aktuellt att påbörja intervjuerna i takt med att respondenterna nåddes eftersom mängden intervjuer var svår att uppskatta på förhand. Företagen kontaktades först via e-post samt en del också senare per telefon, med en förfrågan om att ställa upp för intervju i samband med att studien introducerades kort. Vidare sändes en Teams-inbjudan, samt studiens dataskyddsmeddelande och samtyckesblankett ut till företagen som ställt upp på intervju. I fallet av snöbollsurvalen identifierades respondenterna baserat på tidigare respondenters förslag om vem som kunde ha relevant information för studien, i samband med att kontaktuppgifter till dessa erhöles. Företagen undersöktes noggrannare med hjälp av företagsdatabasen Asiakastieto, för att säkerställa att de uppfyllde utsatta kriterier för urvalet, varefter de kontaktades med en intervjuförfrågan. Efter godkänd förfrågan sändes Teams-inbjudan, dataskyddsmeddelande och samtyckesblankett ut till respondenterna.

Med tanke på själva respondentens egenskaper, så var det mest relevanta för studiens syfte att respondenten i fråga innehar en tillräckligt helhetstäckande bild av företagets verksamhet samt yrkesmässig erfarenhet för att kunna besvara intervjufrågorna i studien. Eftersom studiens innehåll och syfte presenterades kort vid intervjuförfrågningsstillfället, säkerställdes att företagen hade rätt bakgrundsinformation för att kunna utse en lämplig person i företaget att intervjua. Att studiens sampel bestod av främst SMF-företag samt icke-rapporteringskyldiga, förklarar varför endast en respondent var specifikt hållbarhetsansvarig i företaget i fråga.

### **3.2 Datainsamling genom semi-strukturerade intervjuer**

Datainsamlingen i den här explorativa fallstudien, gjordes genom semi-strukturerade intervjuer med transportföretag i Finland, för att få information om hur de påverkas av CSRD samt vilka utmaningar och möjligheter de upplever kopplat till hållbarhetsrapportering. Datan som samlas in och analyseras inom kvalitativ forskning bidrar till att skapa en förståelse för olika fenomen, kännetecknas av att vara icke-numerisk samt består främst av något människor sagt, till exempel under en intervju om ett specifikt ämne eller i ett dokument någon skrivit vid en viss tidpunkt, även om (Myers, 2019). En intervju är en kvalitativ forskningsmetod, som används om fenomenet man undersöker inte är möjligt att undersöka med hjälp av observationer,

eller om undersökningen sker efter att något redan hänt (Merriam & Tisdell, 2015). I den här studien bidrar datainsamling genom intervjuer till att skapa en förståelse för hur transportföretagen i Finland påverkas av CSR och vilka utmaningar och möjligheter de upplever i samband med hållbarhetsrapportering. Intervjuer som datainsamlingsmetod lämpar sig också för intensiva fallstudier eller undersökande av några få individer (Merriam & Tisdell, 2015), vilket ytterligare motiverar valet av datainsamlingsmetod i den här studien som utförs som en flerfallsstudie med sju transportföretag.

Vid val av intervjumetod inom kvalitativ forskning är en vanlig utgångspunkt hur mycket struktur intervjun önskas ha. Intervjuerna kan variera mellan allt från högstrukturerade intervjuer, som efterliknar frågeformulär, till mer öppna och ostrukturerade intervjuer. Högstrukturerade intervjuer innehåller på förhand bestämda frågor i en viss ordning, medan ostrukturerade intervjuer efterliknar främst en diskussion. Intervjuer kan också utföras som semi-strukturerade, vilket innebär en blandning av struktur och öppenhet (Merriam & Tisdell, 2015), vilket är fallet i denna studie. Eftersom ämnet som undersöks i den här studien är mångsidigt och något komplext, samt relativt nytt, kunde datainsamling genom högstrukturerade intervjuer riskera att något viktigt uteblir. Vidare söker studien en förståelse av transportföretagens unika upplevelser, med fokus på att få en helhetsgivande, kontextspecifik bild i varje fall om hur de påverkas av CSR och förhåller sig till hållbarhetsrapporteringen och utmaningarna och möjligheterna det medför. Med det sagt, har semi-strukturerade intervjuer valts som datainsamlingsmetod. Intervjuer inom kvalitativ forskning utförs generellt sett främst som mindre strukturerade och mer öppna intervjuer, eftersom det möjliggör att få varje respondents unika upplevelser kring och synen på fenomenet som undersöks (Merriam & Tisdell, 2015). Semi-strukturerade intervjuer, som utförs i denna studie, fungerar som en mellanversion av strukturerade och öppna intervjuer, med mera öppenhet i frågorna, samtidigt som en grundläggande struktur för intervjuerna finns. Till exempel kan det handla om att antingen alla frågor är av mera öppen karaktär då det kommer till hur de ställs, eller att intervjun består av en blandning av mera och mindre strukturerade frågor, vilket oftast syns genom mer strikta och specifika bakgrundsfrågor blandat med öppna frågor om respondenternas upplevelser (Merriam & Tisdell, 2015).

Semi-strukturerade intervjuer stöds oftast av en intervjuguide, med antingen en lista på frågor eller ämnen som planeras diskuteras under intervjuernas gång. Samtidigt är ingen specifik ordning eller formulering på förhand definierad, vilket ger forskaren

utrymme för att anpassa dessa under intervjuens gång. (Merriam & Tisdell, 2015) Intervjuguiden som använts i denna studie finns till förfogande i Bilaga 1 på svenska och Bilaga 2 på finska, för transparens kring vad som diskuterats under intervjuerna samt för att ge rätta förutsättningar för att kunna upprepa studien eller vidareutveckla den i fortsättningen.

### *3.2.1.1 Intervjuprocessen*

Vad gäller genomförandet av intervjuer är det viktigt att beakta forskningsetik, datasäkerhet samt forskarens objektivitet och professionalitet. Forskningsetik inom kvalitativ forskning handlar främst om informerat samtycke bland respondenter, konfidentialitet, datasäkerhet samt anonymitet (Hirsjärvi & Hurme, 2001). För att beakta forskningsetiken informerades respondenterna redan i samband med intervjukallelsen att deltagandet i studien sker på frivillig grund och kan avbrytas när som helst under processens gång, vilket ytterligare betonades i början av varje intervju. Respondenterna fick också ta del av studiens dataskyddsmiddelände, i samband med att en samtyckesblankett sändes ut där respondenten gav sitt tillstånd till datainsamling och inbandning av intervjun. Respondenterna informerades vidare om vem som har tillgång till intervjudatan samt hur det säkerställs att dessa anonymiseras i studien.

För att säkerställa att all viktig information fås med från intervjuerna spelades de in med hjälp av Microsoft Teams. Inspelning av intervjudata är vanligt, i samband med att forskaren oftast också skriver anteckningar under intervjuens gång (Merriam & Tisdell, 2015). Undantagsvis hölls en intervju per telefonsamtal på respondentens begäran, där data samlades in med hjälp av anteckningar, som också skrevs som stöd i de fall där intervjuerna spelades in.

Intervjuernas längd varade mellan 30-60 minuter, skillnaden i längden påverkades av främst hur mycket tid varje respondent hade till förfogande samt hur mycket de hade att säga om intervjuguidens teman. Av sju intervjuer hölls sex stycken på finska och en på svenska, därmed presenteras intervjuguiden på två språk. För att ge rätta förutsättningar för respondenterna att besvara intervjufrågorna och därmed kunna utvinna all nödvändig information för studien, sattes extra vikt vid att som intervjuare bibehålla en ledande, men lyssnande roll, i samband med en objektiv syn och icke-dömande attityd under intervjuernas gång (Merriam & Tisdell, 2015).

### 3.2.2 *Triangulering av data*

För att stärka trovärdigheten och validiteten av en kvalitativ studie är det vanligt att använda sig av triangulering, vilket innebär användningen av flera olika datakällor, metoder teorier eller forskare för att undersöka ett och samma fenomen (Patton, 2002). Eftersom denna studie är kvalitativ och undersöker ett relativt nytt fenomen, medför triangulering av data en starkare trovärdighet i studiens resultat. Som tillägg till den primära datan, insamlad genom semi-strukturerade intervjuer med transportföretagen, har sekundär data därmed också samlats in, genom en innehållsanalys av hållbarhetsinformation på fallföretagens webbsidor. Innehållsanalys innebär en systematisk genomgång och analys av textinnehåll (Patton, 2002). Undantagsvis har en respondents innehåll på hemsidan inte analyserats, respondent B, eftersom företaget i fråga inte har en webbsida. Däremot har två sekundära datapunkter för respondent Y analyserats, i och med att företaget i fråga har publicerat en hållbarhetsrapport på sin webbsida.

En kombination av två olika datapunkter genom datatriangulering möjliggör i denna studie en mera helhetstäckande bild av fallföretagen då det kommer till hållbarhetsaspekter, samtidigt som det fungerar som en tillägg till den primära data, vilket är viktigt särskilt med tanke på att intervjuerna är mera subjektiva till sin karaktär eftersom de utförs med enskilda personer i företagen. Intervjuerna ger en djupare insikt i företagens uppfattningar om CSR-påverkan och hållbarhetsrapporteringen, medan innehållsanalysen konkret visar hur hållbarhetsaspekter syns i företagens kommunikation utåt samt vidare bekräftar och förstärker budskapet som syns i den primära datan. Med detta sagt, ökar trianguleringen studiens tillförlitlighet och validitet (Patton, 2002).

#### 3.2.2.1 *Innehållsanalys av fallföretagens webbsidor*

I innehållsanalysen undersöktes företagens webbsidor, för att samla information om huruvida de kommunicerar om sin hållbarhet, samt huruvida de publicerar hållbarhetsrapporter. Tabell 4 presenterar erhållen data ur innehållsanalysen.

Tabell 4 Innehållsanalys av fallföretagens webbsidor

Fallföretag	Hållbarhetsinformation på webbsidan	Typ av innehåll
A	Ja	Nämner kort arbetstagarnas välmående.
B	-	-
C	Ja	Ekologiska transporter, utsläppsfria transporter, rena transporter, miljövänliga alternativ till fordon, Ekokompassi-verifiering.
D	Nej	-
E	Ja	Nämner kort arbetstagarnas välmående.
F	Ja	Nämner kort arbetstagarnas välmående.
Y	Ja	Skilt avsnitt om hållbarhet och egen hållbarhetsrapport i beskrivande format. Hållbarhetsrapporten beskriver företagets hållbarhet i text, samt mål för minskning av utsläpp. Hållbarhet presenteras genom tre aspekter: klimatet, personalen och samhället.

Innehållsanalysen över företagens webbsidor visar att de flesta företag inte nämner ordet hållbarhet på sin hemsida eller vidare berättar om hållbarheten av deras verksamhet. Endast två respondenter nämner miljömässig hållbarhet, medan den enda andra aspekten som syns hos resterande företag är den sociala. Dock bör det noteras att även den sociala hållbarheten som nämns är begränsad, och syns närmast i form av att företagen nämner att de satsar på personalens välmående.

Av undersökta företag var det endast två som hade innehåll om miljömässig hållbarhet på sin hemsida, den ena eftersom företaget i fråga differentierade sig med hjälp av att erbjuda ekologiska och utsläppsfria transporter, som betonades genomgående på hemsidan. Här lyftes också kundens perspektiv fram, och fördelen i att arbeta med ett företag som erbjuder utsläppsfria transporter. Det andra företaget hade en hel sektion för sin hållbarhet, vilket vidare kan förklaras av att företaget i fråga är ett stort företag. Innehållsanalysen visar i allmänhet mycket större variation och bredare innehåll av information på det stora företags webbsida i jämförelse med resterande respondenter. Det stora företaget hade också publicerat en hållbarhetsberättelse under hållbarhetssektionen, men som inte upprättad enligt CSRD-standard.

Hållbarhetsrapporterna var i form av en beskrivande berättelse om företagets hållbarhet och hur det syns i verksamheten, i samband med konkreta mål i form av siffror som lyftes fram då det kommer till företagets initiativ att minska sina utsläpp. Även här lyftes kunders perspektiv fram, då företaget nämnde att de samarbetar med dessa för att minska deras utsläpp. Vidare fungerar presenterad innehållsanalys som stöd och validering av studiens resultat, som presenteras i kapitel fyra.

### 3.3 Tematisk analys

Efter insamlad forskningsdata påbörjades ordnande och analys av data och därmed också studiens analysfas, vilket innebär en systematisk organisering, kodning och tolkning av informationen som samlats in (Merriam & Tisdell, 2015). Processen rekommenderas påbörjas redan vid sidan om datainsamlingen, eftersom en fortlöpande analys möjliggör att forskaren får en förståelse för fenomenet under processens gång, vilket kan bidra till förbättringar i fortsatt datainsamling i samband med att det möjliggör identifiering av när mättnad uppnåtts (Merriam & Tisdell, 2015). Med det sagt, påbörjades analysen efterhand i takt med att intervjuerna genomfördes, med hjälp av transkribering, kodning samt tematisk analys. Vid transkriberingen, där en textbaserad version av insamlad data skapas (Merriam & Tisdell, 2015), utnyttjades Microsoft Teams automatiska transkribering som sedan korrekturlästes och korrigerades med hjälp av videofil av datan, inspelad via Microsoft Teams. Efter transkribering påbörjades kodning av materialet i kategorier, där för studiens syfte relevanta svar och påståenden av respondenterna betonades, som sedan vidare analyserades tematiskt. För kodning utnyttjades dataprogrammet NVivo, för att få en överskådlig bild av respondenternas olika påståenden. Efter kodningen utfördes en tematisk analys av dessa, där övergripande teman som uppkom bland svaren identifierades och grupperades (Merriam & Tisdell, 2015). Tematiska analysen av citat presenteras i Bilaga 3 och 4. Vidare presenterar följande kapitel studiens resultat och analys av dessa.

## 4 HÅLLBARHETSRAPPORTERING OCH CSRD-PÅVERKAN HOS ICKE-RAPPORTERINGSSKYLDIGA TRANSPORTFÖRETAG

Studien har undersökt och eftersträvat en förståelse för hur icke-rapporteringskyldiga transportföretag i Finland påverkas av EU:s CSRD-direktiv samt vilka utmaningar och möjligheter de upplever i samband med hållbarhetsrapporteringen. Studien har sökt svar på följande två forskningsfrågor:

1. *Hur **påverkas** transportföretag i dagsläget av CSRD-direktivet och ökade hållbarhetskrav från kunder? (F1)*
2. *Vilka **utmaningar och möjligheter** upplever dessa företag i arbetet med hållbarhetsrapportering? (F2)*

Följande stycke presenterar studiens resultat som erhöles genom en explorativ flerfallsstudie med sju transportföretag i Finland, icke-rapporteringskyldiga enligt CSRD. Identifierade teman presenteras närmare i Bilaga 3 och 4, med hjälp av exempelcitater från data.

### 4.1 CSRD:s påverkan

När det kommer till F1 och CSRD:s påverkan visar studien att CSRD påverkar de flesta företag på något sätt, även om ingen av de undersökta företagen direkt ingår som rapporteringskyldiga enligt direktivet. Det är dock svårt att fastställa när påverkan beror på just CSRD, eftersom hållbarhetsfrågor drivs av flera parallella faktorer. Utöver det varierar också företagens kunskap om direktivet, vilket påverkar deras egen tolkning om hur de berörs.

På basis av tematisk analys av innehållet i intervjuerna identifierades följande nivåer av påverkan hos företagen, som presenteras i följande stycke:

1. Direkt påverkan genom krav på företagen
2. Indirekt påverkan via kunder
3. Framtidspåverkan

#### 4.1.1 **Direkt påverkan genom krav på företagen**

Inget av de undersökta företagen rapporterar idag enligt CSRD, varken SMF eller det större. Detta framkom både i primärdatan, som erhöles genom intervjuer med företagen, men också genom sekundär data som erhöles genom innehållsanalysen. I alla intervjuer med respondenterna framkom det till någon grad att avsaknaden av

rapportering kring hållbarhetsärenden berodde på att det inte finns något krav på att göra det för företagen i fråga.

”Vi är ju inte skyldiga att på något sätt bifoga den där rapporten till våra bokslutsuppgifter.” – Respondent C

Bland företagen så var det ingen av SMF-företagen som ännu aktivt gör hållbarhetsrapportering gällande sin egen verksamhet, i den mån att informationen skulle samlas i eller publiceras i en rapport. Orsakerna var främst att det inte funnits krav, att man inte sett ett behov eller nytta av det, eller att man överhuvudtaget haft lite info om hela ämnet. Däremot hade det större företaget redan arbetat på sin egen hållbarhetsrapportering, och publicerade en hållbarhetsrapport i berättande format, men som inte var CSRD-enlig, vilket tyder på ingen direkt påverkan av direktivet.

Genom vidare diskussioner med företagen identifierades dock att många företag tänker på viktiga hållbarhetsaspekter, även om de inte rapporterar om dessa. Till exempel nämndes sociala aspekter så som jämställdhet och jämlikhetsarbete, förarnas arbetsförhållanden, miljöaspekter som naturvänliga tvättmedel för fordon samt större hållbarhetsangagemang som Ekokompassi-auktorisering. Också innehållsanalysens resultat visar att vissa sociala aspekter lyfts fram på företagens webbsidor, även om det är frågan om relativt lite information.

#### *4.1.1.1 Förberedelser för egen rapportering*

Två av respondenterna, det stora företaget Y, samt det medelstora SMF-företaget F som skulle ha uppfyllt tidigare gränsvärden för CSRD-enlig rapportering, hade börjat förbereda sig för sin egna rapportering, som skulle bli obligatorisk från år 2025, med rapport som publiceras år 2026. Båda företagen nämnde att de nu saktat ner förberedelserna i och med EU:s revision av direktivet och förminskade krav.

Dock hade direktivet haft en påverkan på dessa, till exempel såg respondent F att direktivet nog hade påverkat i den mån att de börjat förbereda sig för rapporteringen och företaget hade också till viss del behövt använda sig av konsulter i det förberedande arbetet. Båda företagen lyfte fram arbetsbördan CSRD medför, samt uttryckte en form av lättnad i och med OMNIBUS-revisionen av direktivet.

”Utsträckningen av CSRD-kraven idag närmar sig galenskap” – Respondent F

Eftersom det är CSRD som idag reglerar den obligatoriska rapporteringen i EU, antyder företagens uteblivna rapportering till följd av avsaknad av krav på en koppling till

CSRD. Samtidigt visar studien också att det finns en hel del andra faktorer som påverkar motivationen till att rapportera hos företag, inte enbart CSRD.

Studien visar också företagens varierande uppfattningar och kännedom kring direktivet. Överlag var kännedomen av CSRD olika bland respondenterna, där medvetenheten varierade mellan respondenter som aldrig tidigare hört om direktivet, till respondenter som var mer bekanta med det och som följer med direktivets utveckling mer aktivt. För att sammanfatta så var det främst SMF-företagen som var mindre bekanta med direktivet, medan de större företagen (F, Y) var mer bekanta. Detta tyder på att även om företagen vet att de inte har ett krav på att rapportera om sin hållbarhet, så är de nödvändigtvis inte medvetna om kopplingen till CSRD, vilket i sin tur tyder på liten kunskap om direktivet bland SMF-företag.

”Aldrig hört, direktiven har nog varit i all tystnad.” – Respondent E

Dock visar resultaten att företagen idag står i olika lägen då det kommer till deras egna hållbarhetsrapportering, med en del företag som vidareutvecklat sin egna uppföljning av hållbarhetsaspekter till viss grad, medan andra inte ännu tagit steg för att påbörja arbetet. Tabell 5 sammanfattar rapporteringsläget idag hos företagen i korthet.

**Tabell 5 Fallföretagens hållbarhetsrapportering idag**

<i>Respondent</i>	<i>Hållbarhetsrapport</i>	<i>Insamlar hållbarhetsdata om egen verksamhet</i>	<i>Exempel på data</i>
<b>A</b>	Nej.	-	
<b>B</b>	Nej.	-	
<b>C</b>	Nej.	Ja.	Utsläpp, avfall.
<b>D</b>	Nej.	-	
<b>E</b>	Nej.	-	
<b>F</b>	Nej.	Ja.	Utsläpp, resursförbrukning i fastigheter.
<b>Y</b>	Ja, i berättande format (ej CSRD-enlig).	Ja.	Utsläpp, egna hållbarhetsåtgärder.

Dock framgick det av intervjuerna att detta inte helt och hållet representerar företagens inställning och attityder då det kommer till hållbarhetsarbete, eftersom många var insatta i hållbarhetsärenden och till viss grad också jobbade med dessa, även om det

inte syns rent praktiskt i form av insamling av specifik hållbarhetsinformation. Detta stöds även av innehållsanalysen som visar att företagen beaktar särskilt sociala hållbarhetsaspekter i sin verksamhet.

#### 4.1.2 **Indirekt påverkan genom kunder**

CSRD:s indirekta påverkan på transportföretagen visar sig främst genom krav från deras kunder. Gällande kundkraven syns en indelning i två tydliga grupper, de som får förfrågningar av kunder, samt de som inte får dem.

##### 4.1.2.1 *Ökade krav från kunder*

Bland transportföretagen fanns det flera som regelbundet får förfrågningar gällande hållbarhetsrelaterad information från sina kunder, särskilt om transportutsläppen (A, C, F, Y).

”Just nu är väldigt många intresserade specifikt av utsläpp och det hänger väldigt mycket ihop med utsläppsrapporteringen” – Respondent A

Att kunderna är intresserade av hållbarhetsinformation är i sig inte en indikator på att CSRD skulle vara den bakomliggande orsaken och varesig respondenterna kopplade förfrågningarna till CSRD eller inte varierade. En del upplevde tydligt att kraven på kunderna kommer från EU-nivå, och såg ett samband mellan kundernas förfrågningar och CSRD-direktivet. Andra såg att förfrågningarna börjat redan innan CSRD, och att särskilt större kunder varit intresserade av hållbarhetsfrågor kring sina transporter redan långt innan direktivet kom. En respondent hade förväntat sig att direktivet skulle hämta med sig mera förfrågningar, men ansåg inte att direktivet i sig är något som nämns i samband med förfrågningarna och därmed inte påverkar. Samtidigt såg den respondenten direktivet som något positivt, med tanke på att de differentierar sig med utsläppsfria rapporter och därmed hade lyft fram CSRD i sin marknadsföring till större kunder.

”Jag tänkte då direktivet kom att ok, det här kommer att synas hos oss. Men inte har det gjort det egentligen, inte har någon nämnt att det skulle vara på grund av scope 3 som de behöver information om utsläpp.” - Respondent C

Många företag nämnde också att de sett en ökning i förfrågningarna om utsläppsrelaterad info gällande leveranser av kunder. Tidsmässigt indikerar ökningen av förfrågningarna att CSRD skulle driva kunderna, och därmed också indirekt påverka transportföretagen, eftersom företagen såg en tydlig ökning bland förfrågningarna särskilt inom de senaste två åren. Förfrågningarnas karaktär har också ändrats, då

kunderna efterfrågar mera precis information, som baserar sig på verklig data. Bland de som upplevde att kraven hade ökat, sågs att kraven ökat inom senaste fem åren, men särskilt inom senaste två åren, vilket kan förklaras av CSRD-direktivets publicering.

”Nu vill kunder helt tydligt ha info om vad de påriktigt genererat i utsläpp, inte bara påklustrat eko-tänk.” – Respondent A

Gällande kundernas förfrågningar sammanställer Tabell 5 mer konkret hur de ökande kundkraven syns hos transportföretagen.

**Tabell 6 Kundernas förfrågningar**

Fallföretag	Kunder frågar efter	Format	Tillvägagångssätt	Förmåga att möta kraven
A	Främst bränsleförbrukning samt körda kilometer. Ibland ton som transporterats.	Excel.	Information hämtas från bränsleleverantörers rapporter, samt bilarnas egna spårningssystem.	Jobbet i sig tar inte lång tid att göra, men kunders förfrågningar kommer ofta sent och i efterhand. Det skulle vara önskvärt att få veta på förhand hurdan data de förväntar sig.
C	Utsläpp från transporter.	Via epost, excel.	Elbilar – inga utsläpp. Gasbilar – använder information från datasystem till beräkning. Utsläppsberäkningen har utvecklats med experters hjälp.	Det går lätt tack vare bra system, men kunders förfrågningar är litet utvecklade, de kommer ofta i olika format, de kunde vara mer sammanhängande.
F	Totala utsläpp för transporterade produkter per kund.	-	Utsläppsdata fördelas till kunder baserat på volym, körda kilometer eller omsättning, beroende på uppdragets karaktär. Beräkningarna grundar sig på bränsleförbrukning och rapporteras i form av liter diesel och motsvarande CO <sub>2</sub> -utsläpp.	Tillsvidare har det gått bra, kunderna har varit nöjda med datan de fått och vi har kunnat beräkna utsläpp. Men det finns flera utmaningar, bland annat en brist på harmoniserade metoder inom branschen, höga datakrav och osäkerhet kring vilken metodologi som kommer att gälla framöver. Överlag är CSRD-rapporteringen väldigt krävande och fördelningen av utsläppen på produktnivå är utmanande.
Y	Utsläpp från transporter.	Excel eller pdf-format.	Datainsamling sker manuellt, från olika interna system, samt med hjälp av standardfaktorer och information som fås av underleverantörer.	De har utvecklat sin utsläppsrapportering, men kunder vill ofta ha exakt data, vilket är svårt att få särskilt eftersom företaget jobbar med mindre underleverantörer som inte har exakt data om körda transporter. Processen är också tidskrävande, då det saknas standardiserade verktyg.

För att sammanfatta så har alltfler kunder börjat efterfråga information om utsläpp från sina transporter, och framför allt har kraven på detaljerad data ökat. Dessutom kommer förfrågningarna ofta i varierande format eller i sista stund, vilket gör att företagen tvingas arbeta mera reaktivt och samla in datan manuellt samt anpassat enligt enskilda kunders krav, vilket blir tidskrävande särskilt ifall företagen inte har välutvecklade datasystem. Också avsaknad av harmoniserade metoder och branschstandarder lyfts fram, vilket försvårar mötande av kundkraven mer konsekvent.

#### 4.1.2.2 *Ingen påverkan genom kunder*

En del av transportföretagen såg inte alls någon påverkan av kunderna då det kommer till hållbarhetsrelaterad information, de har inte fått förfrågningar (B, D, E). Däremot hade kunden till två respondenter tillgång till data genom fordonens rapporteringssystem, som till exempel körda kilometer, men ingendera kunde säga om kunden i fråga använde informationen till hållbarhetsrelaterad rapportering. Ingetdera företag hade blivit informerad av kunden att informationen skulle användas till sådant ändamål.

Generellt sätt visade intervjuerna att en stor faktor som påverkade CSR-påverkan var kundbasen, som såg olika ut hos företagen. Utöver det betonades att inte alla kunder begär om utsläppsrelaterad information, vilket bidrar till särskilt SMF-företagens förmåga att möta kundkraven idag.

#### 4.1.3 **Framtidspåverkan**

Genom intervjuerna identifierades också viss framtidspåverkan, då många företag redan hade tankar om hur CSR skulle påverka dem i framtiden, antingen direkt genom krav på egen rapportering eller indirekt genom kundernas ökande förfrågningar. Speciellt bland SMF nämndes att de avvaktar och väntar på att få mera info om CSR och vad det kommer innebära för dem. Trots det var flera företag övertygade om att det i någon mån kommer att påverka dem, och att ett rapporteringskrav kommer att komma i någon form. Företag Y och F, som rapporteringen närmade sig för hade redan börjat förbereda sig för en obligatorisk rapportering, samtidigt som de också var avvaktande kring det slutliga resultatet och direktivet krav på dem, särskilt med tanke på EU:s revision genom OMNIBUS.

Generellt sätt fanns en förväntan att hållbarhetsarbetet kommer att öka i och med CSR, särskilt genom ökade förfrågningar av kunder. Företagen såg inte enbart detta som något negativt som ökar på arbetsbördan, även om sådana aspekter också lyftes fram. Till exempel såg företagen det som en möjlighet att själva lära sig mera om bland annat utsläppsrapporteringen, som sedan kan utnyttjas i deras egen rapportering då det blir aktuellt.

För att sammanfatta CSR-direktivets påverkan på transportföretagen, så både upplevs den väldigt olika bland företagen, samtidigt som den i praktiken också skiljer sig åt företagen emellan. Orsaken till att påverkan upplevs så olika, ser ut att grunda sig i två faktorer, antingen företagets kunskap om direktivet, eller den egentliga påverkan direktivet har på företagen.

#### 4.1.4 ***Företagens kännedom spelar roll på upplevd påverkan***

Resultatet indikerar att företagen som har lite eller ingen kännedom alls av vad CSRD innebär, inte heller upplever sig påverkas av direktivet. Avsaknaden av kunskap om direktivets rapporteringskrav gör att företagen inte känner sig påverkade av det, varken indirekt genom kunder eller direkt genom egen framtida rapportering. Samtidigt visar resultaten att det också bland dessa företag finns framtida tankar om att rapporteringskrav kommer att gälla dem, vilket motbevisar tanken om att de inte skulle påverkas alls. Detta antyder snarare på en okunskap i hur hållbarhetsrapporteringen styrs idag, att företagen kan se det praktiska resultatet av regleringen, men avsaknar teoretisk kunskap för att koppla kraven med CSRD. Studiens resultat antyder samtidigt att företagen som upplever att de påverkas av CSRD också har en större insikt i vad direktivet innebär. Å andra sidan är det inte entydigt om CSRD:s praktiska påverkan på dessa bidragit till förståelsen, eftersom de arbetat med företag som är rapporteringsskyldiga eller själva förberett sig för att rapportera enligt CSRD, eller om det är frågan om att företagen bekantat sig med direktivet på eget initiativ, vilket också syntes hos en del av respondenterna. Dessa faktorer har en viss slags samverkan som är utmanande att särskilja på basis av en kvalitativ studie.

#### 4.1.5 ***Praktisk påverkan skiljer sig åt***

Samtidigt visar resultatet de facto att direktivet i praktiken har olika påverkan på undersökta transportföretag, både genom direkt och indirekt påverkan. Den direkta påverkan på företagen var begränsad, eftersom ingen av undersökta företag var tvungna att rapportera enligt CSRD. Samtidigt visar resultatet att viss slags direkt påverkan fanns, eftersom vissa företag hade börjat förbereda sig på att rapportera på grund av närmande obligatoriskt krav, samtidigt som också en positiv inställning fanns bland många till att frivilligt rapportera om sin hållbarhet i någon mån, men inte nödvändigtvis enligt CSRD-kraven eller till en följd av direktivet. En uppdelning mellan mera proaktiv och reaktiv inställning mot direktivets påverkan identifierades företagen emellan, både då det kommer till deras egna rapportering och ökande kundkrav. En del företag hade tagit reda på information om rapportering och CSRD-krav, eller planerade göra det, i proaktivt syfte. Andra var mera avvaktande och väntade på att få mera information eller väntade på att rapporteringen skulle bli obligatoriskt för dem, vilket tyder på en mera reaktiv inställning.

Den indirekta påverkan på företagen var också olika, med både företag som hade fått ökande förfrågningar av kunder gällande utsläpp, samt företag som inte fått

förfrågningar alls. Resultatet indikerar att den största orsaken till att läget med kundernas förfrågningar såg så olika ut, var att företagen arbetade med olika typers kunder. Något företag jobbade som underleverantör för en enda stor kund, medan ett annat jobbade med stora börsnoterade företag. Andra hade mestadels mindre kunder som de körde leveranser för, men påverkades genom någon enstaka större kund. Med andra ord fanns det alltså en direkt koppling mellan den indirekta påverkan och varesig transportföretaget arbetade med rapporteringsskyldiga kunder enligt CSRD eller inte. Samtidigt indikerar resultatet att även andra än CSRD-rapporteringsskyldiga företag har ett intresse kring transportutsläpp. Detta stöds av företagets insikter om att utsläppsrapportering varit aktuellt redan en längre tid, samt av att ett företag kunnat differentiera sig med att erbjuda utsläppsfria transporter sedan en längre tid tillbaka.

#### **4.2 Utmaningar och möjligheter**

Följande del presenterar de utmaningar och möjligheter transportföretagen ser i samband med hållbarhetsrapportering och fungerar därmed som svar på F2. Eftersom studien omfattar både företagets egen rapportering samt kraven som ställs genom kundernas rapportering, beaktas båda aspekter i resultatet.

##### **4.2.1 Utmaningar med egen hållbarhetsrapportering**

Transportföretagen lyfte fram en rad olika orsaker till att de inte rapporterar idag, i form av både begränsade möjligheter och förutsättningar men också andra faktorer som påverkade deras vilja att rapportera. Dessa har vidare kategoriserats i fem huvudsakliga teman: motivationsbrist, resursbrist, kunskaps- och informationsbrist, praktiska hinder samt tveksamhet till nyttan.

###### *4.2.1.1 Motivationsbrist*

Orsaken till att många SMF inte arbetade aktivt med hållbarhetsrapportering, förutom att det inte fanns något krav, var att de inte såg någon konkret nytta med att göra det, varken för sig själva eller för någon annan. Många företag upplevde att de inte hade något eget intresse att rapportera, och därför uteblev rapporteringen. Flera företag såg också att deras påverkan är liten helhetsmässigt.

”Det är ganska litet i Finland – inte räddar man världen här och inte i Europa heller.” –  
Respondent E

#### 4.2.1.2 Resursbrist

En annan utmaning som lyftes fram, både bland SMF och de större företagen var resursbristen i form av arbetskraft och ekonomi. En del företag ansåg att hållbarhetsrapportering skulle kräva mera arbete och i och med det mera resurser, men det fanns också blandade åsikter om hur mycket det skulle påverka företagen ifall de skulle rapportera. En del såg mera optimistiskt på att det inte skulle kräva så mycket att rapportera om sina utsläpp, till exempel att respondenten själv skulle ha tid att göra en hållbarhetsrapport. Särskilt de större företagen som var mer insatta i den obligatoriska rapporteringen uttryckte oro kring resurserna CSR-enliga rapporteringen kräver, med särskild betoning på mindre aktörers förmåga att möta kraven. CSR sågs som arbetsdrygt, och som kräver utomstående hjälp som är dyr att anlita. Därför lyftes det fram att ett förenklat rapporteringsramverk för mindre aktörer skulle vara önskvärt. Förutom arbetsbördan, nämndes också brist på IT-resurser i form av datasystem som kunde samla in informationen för rapportering.

”Vi har inte rekryterat en hållbarhetsansvarig person och jag vet att större företag än oss har utmaningar kring resurseringen av det. Så länge rapporteringen sker case by case går det bra men det är utmanande att uppskala det, det kräver ett fungerande datasystem.” – Respondent F

#### 4.2.1.3 Kunskaps- och informationsbrist

Många företag såg att de inte hade tillräcklig information för att hållbarhetsrapportera, eller att informationen nog fanns men att den är utspridd. Informationsbristen gällde främst frågor som *varför* rapporteringen är viktig, för *vem* man gör det, *hur* man rent konkret rapporterar och i *vilket format*, *vilka aspekter* som skulle beaktas, *vart* en sådan rapport skulle publiceras, samt *vem som kontrollerar* att informationen är rätt. Å andra sidan såg en del företag att informationen nog finns till förfogande för den som vill ta del av den och att ämnet diskuterats redan en längre tid i branschen. Särskilt intresseorganisationen Finlands Transport och Logistik SKAL lyftes fram som en viktig informationskälla bland företagen.

”Det här är en så ny sak. Det nämns inte någonstans att man borde fundera på sådant”. – Respondent E

#### 4.2.1.4 Branschspecifika hinder

Flera företag nämnde hinder kopplade till branschens karaktär, så som låg utbildningsnivå bland personalen samt branschens låga vinstmarginal. Särskilt

respondenterna som var mera insatta i CSRD-enlig rapportering ansåg att kraven går långt utanför yrkesutövarnas område av kunskap och expertis.

#### 4.2.1.5 Skepsism

Flera företag ifrågasatte också nyttan med att rapportera, och varesig rapporterna verkligen skulle användas till något eller framförallt leda till en konkret förändring. Frågorna gällde *vem* som tar emot rapporterna, *var* de publiceras, *hur de granskas* och uppföljs, *jämförbarheten* mellan rapporterna företag emellan, *pålitligheten* i siffrorna, *vad den konkreta nyttan* skulle vara för rapporterande företag, samt hur rapporterna skulle *hjälpa till med att minska utsläppen* i slutändan. Överlag fanns det en skepsism kring hur mycket de egentliga utsläppen skulle påverkas av att införa rapportering i branschen och vidare lyftes det fram att företag som anlitar tredjepartsaktörer för sina transporter i slutändan är mer intresserade av priset än transporternas hållbarhet.

”Frågan är nog att om du gör en 50-70 sidors rapport, så för vem gör du den?” –

Respondent F

#### 4.2.1.6 Snabbheten

En till utmaning med hållbarhetsrapporteringen som nämndes var snabbheten och pressen som sätts på företagen. Utmaningarna var relaterade till att transportbranschen i sig är av traditionell karaktär, där förändringar sker långsamt och det finns liten vinstmarginal för företagen att utnyttja i vidareutvecklingen av dessa initiativ. Samtidigt påverkas företagets motivation negativt av den yttre pressen och många företag såg CSRD som ett tvång istället för en motivationshöjande faktor. En nyckelfråga som lyftes fram av ett företag var hur rätt attityd mot hållbarhetsrapportering kunde bibehållas i företagen, utan tvång av CSRD.

”Man ska inte tro att det händer sådär snabbt och inte sätta ett måste på att göra något.

Det ordnar sig nog sakta men säkert bara riktningen är rätt.” – Respondent D

#### 4.2.1.7 Kopplingen till investeringar i fordon – som kommer med egna utmaningar

Så gott som alla företag kopplade hållbarheten i branschen till själva fordonen, eftersom valet av fordon och drivkraft har en direkt påverkan på utsläppen. I frågan om fordon så låg problematiken i att de är dyra investeringar, där elfordonens pris uppgår två-tredubbelt i jämförelse med traditionella fordon med förbränningsmotor, men också avsaknaden av lämplig infrastruktur i landet lyftes fram, till exempel avsaknaden av laddningsstationer, vilket direkt påverkar den dagliga transportverksamheten. Också en osäkerhet kring hurdana investeringar som skulle

vara lönsamma uttrycktes. En tydlig vilja fanns hos många att investera i dessa, men utmaningarna låg i främst de ekonomiska frågorna. Frågan om vem som skulle betala för dessa lyftes fram, särskilt med tanke på kundernas krav och önskemål kring mer miljövänliga transporter. Det stora företaget framhävde en eftersträvan att stöda sina underleverantörer i övergången till mer hållbara fordon, eftersom de själva såg sig bära ett visst ansvar kring att göra transporterna mer miljövänliga.

#### 4.2.2 **Möjligheter kopplat till hållbarhetsrapportering**

Nedan presenteras identifierade möjligheter kopplat till hållbarhetsrapportering och hållbarhetsarbete som erhållits från intervjudata.

##### 4.2.2.1 *Konkurrensfördel och differentiering*

Flera av företagen såg hållbarhetsarbete i sig som en konkurrensfördel, där företag som arbetar aktivt med dessa frågor uppfattas som moderna och medvetna bland kunder, vilket gör dem attraktiva som samarbetspartners.

”Om man satsar på rapporteringen så kanske kunderna ser det som så att ok, det är ett modernt och insatt företag som man lättare kan göra samarbete med.” – Respondent A

Särskilt en respondent, som har hållbara transporter som sin differentieringsstrategi, såg fördelar med att kunna erbjuda mera hållbara transporter.

##### 4.2.2.2 *Främjande av långsiktighet och företagskultur*

Företagen såg också hållbarhetsrapporteringen som ett verktyg som kan utnyttjas för att granska sin egen verksamhet, samtidigt som det uppmuntrar till att planera framåt. Som ett positivt resultat sågs också att företagskulturen stärks, och att hållbarhetsangagemang ger upphov till att inkludera personalen i frågorna, till exempel genom utbildningar. En del företag såg också att rapporteringen kan användas som ett verktyg i beslutsfattningen, främst då det kommer till investeringar i nya fordon.

”När det läggs ner till pappers så konkretiseras det, samtidigt stärker det företagskulturen att arbeta med dessa ärenden.” – Respondent A

##### 4.2.2.3 *Möjligheter till starkare samarbeten*

En del företag såg också att hållbarhetsåtaganden möjliggör samarbeten med större aktörer, särskilt hos företag som har nyare utrustning och alternativa energiformer. Detta stärker i sin tur affärens stabilitet och samarbetets långsiktighet. En del såg också hållbarhetsåtaganden som ett framtida existensvillkor, där investeringar i hållbarhetsåtaganden krävs för att kunna samarbeta med särskilt större aktörer. Även det

stora företaget framhävde att hållbarhetsarbetet är en viktig faktor med tanke på deras samarbete med mindre aktörer, även om de som tidigare nämnt anser sig själva ha en viktig roll i att stöda dessa i hållbarhetsövergången.

#### 4.2.2.4 *Minskning av utsläpp*

Slutligen sågs hållbarhetsarbete, särskilt hållbarhetssamarbete olika aktörer emellan, som ett konkret medel och initiativ till att minska utsläppen från transporter.

#### 4.2.3 ***Utmaningarna bromsar hållbarhetsarbetet***

Studiens resultat presenterar förhållandevis fler utmaningar än möjligheter i dagens läge kopplat till hållbarhetsrapportering bland transportföretagen. Till exempel handlar det i stor utsträckning om avsaknad av både teoretisk och praktisk information bland företagen, om vad rapporteringen innebär och varför den är viktig, samt hur den utförs och vad det skulle kräva av företagen. Samtidigt visar studien att kunskapen varierade bland företagen, med en lägre kunskap särskilt bland SMF. Studien identifierade också mer praktiska hinder, som till exempel avsaknad av lämpliga datasystem för insamling av rapporteringsdata. Samtidigt kan det inte uteslutas på basis av studien, att alla praktiska utmaningar skulle existera, ifall företagen skulle ha större teoretisk kunskap kring vad rapporteringen egentligen skulle innebära för och hurdana förutsättningar det skulle kräva hos företagen i praktiken. Det är med andra ord svårt att helt och hållet särskilja på utmaningarna och deras samverkan och medberoende i förhållande till varandra, vilket gäller också i fall av andra identifierade utmaningar, såsom resursbristen.

Vidare antyder resultatet att en stor orsak till att företagen inte rapporterar idag är på grund av en inre motivationsbrist och skepsism till nyttan av arbetet.

Motivationsbristen i sig var inte enbart kopplat till konkreta nyttan av att rapportera, utan relaterade också till företagets egna inställningar om sin roll i leveranskedjan och möjligheter att påverka. Många såg att deras uppgift var mera konkret att transportera varorna från punkt A till punkt B, och även om det ur ett verksamhetsperspektiv är transportföretagens roll så identifierades en avsaknad av insikter i hur deras arbete kunde påverka på större plan. Som tidigare nämnt är det svårt att särskilja samverkan mellan de olika utmaningarna, som till exempel hur yrkesutövarnas nivå av utbildning påverkar deras attityder och därmed också den inre motivationen. Skepsismen till nyttan av arbetet tyder på generellt låg insikt i varför arbetet skulle vara viktigt, samt misstankar gällande pålitligheten av både hållbarhetsrapporteringen och trovärdigheten i siffrorna, samt en bredare skepsism mot byråkratin rapporteringen

innebär. Att snabbheten lyftes fram som en utmaning i hållbarhetsövergången bland transportföretagen, visar på branschens traditionella karaktär men som också långsam anpassning hos yrkesutövare. Slutligen visar resultatet att många yrkesutövare ser mera hållbara investeringar som en viktig del av deras hållbarhetsarbete, samtidigt som det är utmanande att satsa på dessa på grund av den låga vinstmarginalen.

Genom en djupare analys av karaktären i identifierade utmaningar i studien, är många utmaningar mera praktiska till sin karaktär, så som informationsbrist, vilket antyder att de kunde vara överkomliga. Samtidigt identifierades mera attitydmässiga utmaningar, som berodde på både inre motivationsbrist hos företagen, men också bredare skepsism mot byråkratin överlag och en mer negativt laddad inställning till förändringarna det innebär för företagen. Dessa utmaningar skulle kräva ett annat förhållningssätt än de praktiska, som både fördjupar förståelsen för företagets inre drivkrafter i hållbarhetsfrågor och samtidigt öppnar upp för en mer optimistisk syn på förändring samt bidrar till att minska motståndet. Attityden hos företagen kunde också påverkas positivt genom ett befrämjande av både den praktiska och teoretiska kunskapen kring rapporteringen, samtidigt som studien indikerar att en förändring av attityderna kräver mera initiativ. För att vidareutveckla, återstår frågorna hur dessa skulle bemötas och framförallt vem som skulle ta initiativ till och ansvara för att bemöta dem.

#### 4.2.4 ***Fördelar finns att ta del av***

Studiens resultat visar att det finns fördelar att ta del av när det kommer till hållbarhetsrapportering och hållbarhetsarbete generellt i branschen. Resultatet indikerar att transportföretagen ser fördelar på olika nivåer, både mer internt för dem själva, bland företagsstyrningen i större sammanhang då det kommer till konkurrensfrågor och lönsamhet, men också bland företagets anställda på en mer konkret nivå, där fördelarna speglar sig på en individnivå i det dagliga arbetet. Samtidigt identifierades också fördelar ur mera extern synpunkt, där enskilda samarbetspartners gynnas, men också i bredare skala då hela samhället gynnas av de minskade utsläppen i slutändan.

Studiens resultat indikerar också att fördelarna känns igen av företagen, men det faktum att ingen av SMF-företagen rapporterar idag visar även att det finns hinder som företagen upplever som större än nyttan. Även om resultatet ger en bild av att det mängdmässigt skulle finnas flera utmaningar än fördelar, så känns fördelarna igen, särskilt på bredare nivå. Utmaningarna är mera praktiska och attityddrivna, medan

fördelarna utspelar sig på flera olika nivåer, som gynnar alla i slutändan. I slutändan ser det ut att snarare vara frågan om hur identifierade utmaningar kan bemötas, så att nyttorna kan tas del av, i det här fallet utan att transportföretagen drabbas negativt. Resultaten antyder att många företag identifierar utmaningar som de själva riskerar förlora på, vilket påverkar deras uppfattningar om att rapporteringen i slutändan upplevs som en börda. Trots det visar flera företag en vilja och ett intresse av att rapportera och satsa på hållbarhet.

## 5 DISKUSSION

Följande del presenterar en diskussion om hur studiens resultat förhåller sig till tidigare forskning som lyfts fram i kapitel två.

### 5.1 CSRD-direktivets direkta påverkan

Det nuvarande kravet på hållbarhetsrapportering inom EU gäller främst större, noterade bolag som har obligatorisk rapporteringsskyldighet enligt CSRD (Europeiska kommissionen, n.d.). Resultatet i den här studien, som har undersökt icke-rapporteringskyldiga transportföretag, visar på ingen direkt påverkan av direktivet eftersom företagen som undersökts inte har obligatorisk rapporteringsskyldighet.

Samtidigt visar resultatet att särskilt de större företagen till viss grad påverkats av direktivet, ursprungligen eftersom det innan OMNIBUS-förslaget som minskade på rapporteringskraven (Europeiska kommissionen, 2025), skulle bli obligatoriskt för dessa att rapportera enligt CSRD från och med 2025. Därmed har CSRD haft en påverkan i förberedande syfte hos dessa företag, som behövt ta till konkreta åtgärder, som till exempel anlita utomstående hjälp i form av konsultering. Detta framhäver att CSRD skulle ha en påverkan på företag redan innan de själva blir rapporteringsskyldiga, eftersom de behöver förbereda sig proaktivt, vilket samtidigt berättar om arbetsbördan kring den direktivenliga rapporteringen. Vidare stöder det tidigare forskning om att implementeringsprocessen av rapporteringen skulle vara både tids- och resurskrävande (Scahltegger & Burrit, 2018, Buallay, 2019), åtminstone CSRD-enlig sådan. Vad gäller OMNIBUS-förslaget och dess syfte att minska arbetsbördan för enskilda och främst mindre företag som har en mindre miljömässig påverkan (Europeiska kommissionen, 2025), visar studien att förslaget faktiskt kommit med en lättnad för företagen i och med minskade krav på rapportering, särskilt bland de större företagen.

Resultatet antyder också att flera av företagen har någon form av frivilligt intresse för vad CSRD-rapportering skulle innebära för dem, eftersom de bekantat sig med direktivet och till viss grad börjat förbereda sig för att själva rapportera, vilket också syns hos företag som inte skulle ha ingått under CSRD-rapporteringskyldiga företag innan OMNIBUS. Å andra sidan kan man inte på basis av studien urskilja drivkraften bakom förberedelserna hos företagen, som kan bero på till exempel ett frivilligt intresse, en riskförebyggande strategi, yttre press eller en anpassning till kundkrav. Därmed går det inte på basis av studien att helt och hållet urskilja vad som egentligen

driver företagets engagemang i CSR-rapporteringen, eller ifall deras engagemang i den egna hållbarhetsrapporteringen kan kopplas till CSR eller ses som frivillig.

## 5.2 CSR-direktivets indirekta påverkan genom leveranskedjan

Studiens resultat visar också att CSR-direktivet har en indirekt påverkan på undersökta icke-rapporteringskyldiga företag genom kundernas förfrågningar om hållbarhetsrelaterad information, främst i form av utsläppsrapportering. Resultatet visar också att kundernas förfrågningar ökat och att de idag kräver alltmer pålitlig data för sin egna CSR-rapportering, vilket sätter ytterligare press på företagen i logistikbranschen. Arbetsbördan ökar också av de olika formaten förfrågningarna har, i samband med att många förfrågningar kommer sent. Med detta sagt visar studiens resultat att också mindre företag, icke-rapporteringskyldiga enligt CSR, de facto påverkas av direktivet även om de inte direkt omfattas av det, vilket stöder tidigare forskning om att direktivet skulle ha en påverkan på dessa, särskilt genom leveranskedjan (Allgeier & Feldmann, 2023, Tami et al., 2023). Samtidigt stöder resultatet också tidigare forskning om att nuvarande CSR-enlig rapportering anses vara arbetsdryg, svårtolkad och belastande för SMF, och synen om att det skulle finnas ett behov att utveckla en egen rapporteringsstandard för dessa (Allgeier & Feldmann, 2023), särskilt med tanke på företagets egna framtida rapportering. Detta syns framför allt hos de företag som innan OMNIBUS själva skulle börja rapportera, som betonade arbetsbördan CSR medför och behovet av att anlita utomstående hjälp för att kunna möta rapporteringskraven. Samtidigt visar resultatet att ett riktat stöd för CSR-enlig rapportering av utsläpp till kunder också kunde gynna logistikbranschen, med tanke på ökande datakrav. Trots att undersökta företag idag upplever sig kunna möta de nuvarande kundkraven som ställs i och med CSR, betonade flera att det är möjligt just på grund av att det idag fortfarande är ett begränsat antal kunder som begär efter utsläppsrelaterad information och dessa därmed kan göras från fall till fall. Vidare uttryckte flera företag en oro om hur kundkraven kommer kunna bemötas i framtiden, särskilt eftersom kunderna börjat kräva allt noggrannare data. Detta stöder ytterligare behovet av ett riktat stöd till SMF och icke-rapporteringskyldiga för att minimera belastningen som upplevs på grund av CSR.

Däremot lyfte inget av de undersökta företagen fram att de som icke-rapporteringskyldiga skulle ha behövt rapportera hållbarhetsrelaterad information i enlighet med CSR på grund av beroende av banklån, som tidigare studier lyfter fram som en form av indirekt påverkan (Tami et al., 2023). Vidare identifierades också annan påverkan än genom leveranskedjan, i och med att företagen lagt ner både tid och

resurser på att utveckla sin egen rapportering och förbereda sig för den. Samtidigt är det utmanande att på basis av studien särskilja om detta helt och hållet är oberoende av samarbetet med CSRD-rapporteringskyldiga kunder eller inte, särskilt med tanke på att många företag uttryckte att de upplevde fördelar med kundernas CSRD-rapportering, eftersom det gav företagen information om vad de eventuellt ska förbereda sig för att själva göra. Också företagen själva bär en viktig roll kring att få ta del av och följa med CSRD-rapporteringens utveckling, samtidigt som studiens resultat visar att särskilt de företag som inte själva är engagerade eller vidare påverkas av kunder kunde gynnas av att få informationen i förberedande syfte. Detta är särskilt viktigt med tanke på att deras egna insatser är så pass begränsade och att rapporteringen i framtiden förväntas börja gälla även dem.

### **5.3 Frivilliga hållbarhetsrapporteringen i logistikbranschen**

Studiens resultat visar en sammanställning av hållbarhetsrapporteringen i logistikbranschen, där inget av de undersökta SMF-transportföretag idag gör frivillig hållbarhetsrapportering i den mån att de skulle publicera en rapport, vilket stöder tidigare forskning i ämnet om att nivån på rapporteringen i branschen skulle vara låg (Piecyk & Björklund, 2015, Lambrechts, 2019). Samtidigt syns inte en ökning inom den frivilliga rapporteringen (Friske et al., 2023), särskilt inte bland SMF, med tanke på att endast det stora företaget hade publicerat en hållbarhetsrapport. Att så gott som alla företag dessutom motiverat avsaknaden av rapport med att det inte funnits krav på att rapportera, tyder å andra sidan snarare på att reglering behövs för att få företagen engagerade i rapporteringen, vilket gör frågan om frivillighet relevant. CSR ses i regel som företagets frivilliga ansvar (Sarkar & Searcy, 2016) som tillägg till att lagen följs (Europeiska kommissionen, n.d.), men hur kan det anses vara frivilligt om det blir obligatoriskt genom reglering som CSRD? Detta framhävs också vidare i utmaningarna som studiens resultat presenterar, där företagen uttryckt motstånd mot tvång som upplevs i samband med CSRD-regleringen. Tidigare forskning lyfter också fram vikten av engagemang på företagsstyrningsnivå för den frivilliga hållbarhetsrapporteringen, särskilt i logistikbranschen (Friske et al., 2023). Studiens resultat tyder på att engagemanget på styrningsnivå skulle ha en betydelse, särskilt med tanke på att alla SMF som deltog i studien och hade respondenter på styrningsnivå, inte aktivt hållbarhetsrapporterar idag.

#### 5.4 Logistikbranschens hållbarhetsarbete

Studiens resultat visar däremot ett intresse hos företagen för CSR-frågor, vilket belyser frågan om hur företagens engagemang kring dessa kunde befrämjas på ett sätt som bidrar till ökad rapporteringsvilja. Studien visar att en stor del av företagen trots avsaknad hållbarhetsrapport både beaktar viktiga hållbarhetsaspekter samt har någon form av intern uppföljning av hållbarhetsdata bland annat gällande utsläpp, vilket å andra sidan stöder forskningslitteraturen inom CSR om att inre motivationen för frivilliga hållbarhetsinitiativ skulle ha ökat (Matten & Moon, 2020). Detta syntes vidare i ett intresse för hållbarhetsärenden på mer generell plan, som till exempel via hållbara investeringar eller beaktande av sociala aspekter som arbetstagarnas välmående. Studien visar också att CSR syns på varierade sätt hos företagen, där ett företag hade publicerat en hållbarhetsrapport, samt ett företag hade differentierat sig med hållbara transporter, vilket tyder på engagemang inte bara i CSR utan också kunskap om hur logistikbranschen kan bidra till hållbarhet genom hållbara transporter och SSCM. Å andra sidan visar studien att det också finns företag i branschen som varken samlar in någon form av intern hållbarhetsdata, eller vidare anser sig själva kunna påverka genom sin egna verksamhet, vilket i sin tur stöder Piecyk & Björklund (2015) argument om att logistikaktörerna inte skulle känna till vikten av CSR-frågor, samt Fritz & Ruel (2024) studie om att yrkesutövarna inom logistikbranschen skulle ha låg kunskap kring SSCM. Detta betonar att det krävs vidare initiativ för att öka yrkesutövarnas kunskap inom leveranskedjans hållbarhet. Samtidigt visar resultatet också att många av företagen de facto såg hållbara investeringar som ett relevant nästa steg för att öka hållbarheten i branschen, men att dessa fortfarande begränsas på grund av ekonomiska orsaker i samband med branschens låga vinstmarginal, som också framhävts i tidigare studier (Dubey et al, 2017). Detta tyder snarare på att yrkesutövare känner sig begränsade att kunna påverka den miljömässiga hållbarheten av sin egna verksamhet, vilket i sin tur kopplar in frågan om branschens låga frivilliga hållbarhetsrapportering kunde bero på att företagen anpassat en undvikande strategi, som lyfts fram av Lambrechts (2019).

#### 5.5 Utmaningar och möjligheter

Studiens resultat presenterar flera utmaningar i samband med hållbarhetsrapportering bland undersökta transportföretag, så som brist på motivation, resurser, kunskap och information. Vidare upplevde transportföretagen även praktiska hinder kopplat till rapporteringen, i samband med att flera företag uttryckte en skepsism mot nyttan av den och ett motstånd till snabbheten kring genomförandet av rapporteringen. Studiens

resultat stöder tidigare forskning om att rapporteringens utmaningar skulle ligga i kostnaderna och resurskraven (Friske et al., 2023). Tidigare forskning lyfter också fram mer specifika utmaningar för logistikbranschens frivilliga hållbarhetsrapportering, så som avsaknaden av verktyg och resurser (Piecyk & Björklund, 2015), vilket vidare stöds av studiens resultat. Även skepsismen mot nyttan av rapporteringen, som identifierats i studien, stöds av tidigare forskning där bland annat oro för greenwashing betonas (Friske et al., 2023). Samtidigt visar studiens resultat att en stor utmaning ligger i motivationen hos företagen, som till stor del påverkas av informationsbrist om rapporteringen i sig i samband med brist på praktisk kunskap om hur rapporteringen utförs, men också delvis av den begränsade medvetenheten om CSR-frågor bland yrkesutövare och om deras möjligheter att påverka på större plan. Detta stöder ytterligare studierna om logistikaktörernas begränsade kunskap inom både CSR (Piecyk & Björklund, 2015) och SSCM (Fritz & Ruel, 2024), samtidigt som motivationen ser ut att styras av fler faktorer än så. Å andra sidan visar studiens resultat även att informationen visst finns tillgänglig för de som är intresserade samt att flera av företagen upplever sig ha rätta förutsättningar för att sammanställa en hållbarhetsrapport, men att motivationen att göra det frivilligt fortfarande saknas, vilket tyder på att det finns andra utmaningar än informationsbristen. Snarare betonar detta att utmaningarna varierar företag emellan, vilket behöver beaktas i eventuella initiativ för att befrämja den frivilliga rapporteringen i branshen.

Framför allt visar studiens resultat att företagets motivation till hållbarhetsrapportering till stor del verkar styras av kraven som ställs på dem, eftersom största delen av företagen motiverade sin uteblivna rapportering med att det inte är obligatoriskt att rapportera. Detta tyder i sin tur på att reglering som CSRD behövs, för att företag över huvudtaget ska hållbarhetsrapportera. Samtidigt visar studien delade åsikter om just CSRD-reguleringen, med starkare motstånd särskilt bland de respondenter som var mera bekanta med direktivet, vilket både tyder på ytteligare behov av stöd för dessa angående CSRD, men samtidigt öppnar upp till frågan om hurdan reglering hållbarhetsrapporteringen idag skulle behöva för att få genomslag.

Däremot visar studien en uppdelning mellan attityderna, som delvis liknar tidigare forskning om påverkan av den frivilliga rapporteringen på företagen, beroende på ifall kostnadsdrivande eller vinst- och nyttodrivande aktiviteter står i fokus (Scahltegger & Burrit, 2018). Detta syns genom att flera av företagen såg att rapporteringen kunde medföra en nytta, så som starkare kundsamarbeten och differentiering, och därmed också bättre marknadsprestation (Buallay, 2019). Också andra fördelar som

systematisk utvärdering (Buallay, 2019) lyftes fram bland respondenterna. Å andra sidan visar de många identifierade utmaningarna snarare ett stöd i den tidigare forskningen om att frivillig hållbarhetsrapportering skulle anses ha ett negativt samband med den ekonomiska prestationen (Friske et al., 2023), eftersom många företag inte såg en konkret nytta med rapporteringen.

Slutligen antyder också studiens resultat att miljömässig och social hållbarhet inte upplevs spela en så betydande roll vid val av LSP som Akhtar (2023) uttrycker, åtminstone inte enligt yrkesutövarna själva, vilket vidare belyser frågan om hur dessa ska motiveras till hållbarhet i sitt arbete om det varken upplevs vara viktigt bland samarbetspartners eller är lönsamt ur ett ekonomiskt perspektiv.

## 6 SAMMANFATTNING

Följande kapitel presenterar en sammanfattning över studiens mest centrala insikter, i samband med att ett kort svar ges på ställda forskningsfrågor. Avslutningsvis presenteras förslag till vidare forskning baserat på studien. Studiens syfte var att undersöka hur CSRD-direktivet påverkar transportföretagen i Finland, samt vilka utmaningar och möjligheter de upplever i samband med hållbarhetsrapporteringen, vilket undersöktes med hjälp av två forskningsfrågor. Forskningsfrågorna besvarades med hjälp av semistrukturerade intervjuer med sju transportföretag, icke-rapporteringskyldiga enligt CSRD.

Studiens svar på hur icke-rapporteringskyldiga transportföretag påverkas av CSRD-direktivet är att de påverkas olika. Den direkta påverkan syns främst hos större företag som redan tagit förberedande steg inför egen CSRD-rapportering, medan den indirekta påverkan syns hos företagen i större utsträckning och styrs främst av kunderna företagen arbetar med genom leveranskedjan. En del av företagen förbereder sig mera aktivt, både för kunders krav och egen rapportering, medan andra är mera avvaktande eller omedvetna. Svaret på vilka utmaningar och möjligheter företagen ser i arbetet med hållbarhetsrapportering är på basis av studien att företagen upplever en bred skala utmaningar, så som motivations-, resurs-, informations- och kunskapsbrist, samt utmaningar kopplade till branschens karaktär i och med dess låga vinstmarginal. Utöver det upplever transportföretagen en skepsism mot nyttan av rapporteringen och ett motstånd mot snabbheten kring genomförandet av den. Trots det ser företagen också möjligheter kopplat till hållbarhetsrapportering, så som konkurrensfördelar, långsiktig lönsamhet, förbättrade samarbeten och främjande av den egna företagskulturen samt slutligen även mindre utsläpp.

### 6.1 Slutsats

Studiens resultat visar att undersökta företag trots att de inte ingår under rapporteringskyldiga enligt CSRD, ändå påverkas av direktivet på flera plan. Samtidigt är företagens frivilliga rapportering låg, framför allt på grund av att det inte finns ett krav på dem att rapportera. Studien stöder tidigare forskning om att SMF är i behov av stöd då det kommer till CSRD, i samband med att behovet för utvecklandet av en egen rapporteringsstandard också identifierats i studien. Å andra sidan visar studien också ett motstånd bland yrkesutövare till sådan typ av regulering, vilket står i motstridelse med det faktum att många företag inte rapporterar idag på grund av avsaknad av yttre krav. Utöver det belyser studien flera utmaningar med logistikbranschens

hållbarhetsrapportering, som behöver mötas för att kunna ta del av fördelarna rapporteringen medför. Många företag ser fördelar och har vilja att jobba med hållbarhetsärenden, men saknar konkreta medel, tillräcklig information eller resurser för att kunna arbeta med frågorna på ett sätt där de skulle synas konkret. Å andra sidan visar studien också att det finns företag i branschen som avsaknar inre motivation och förändringsvilja, i samband med att de ser låga möjligheter att kunna påverka genom sin egen verksamhet.

Transportföretagen är i ett behov av yttre stöd i form av information samt mera praktiska medel då det kommer till hållbarhetsrapporteringen, samtidigt som förväntningarna måste balanseras på ett sätt som ger utrymme för företagen att anpassa sig i en lugnare takt. Frågorna ligger i vem som bör ta ansvaret för att stöda företagen i branschen och med vilka medel, samtidigt som medel och tillvägagångssätt behöver hittas för att kunna bibehålla motivationen för att rapportera och jobba med hållbarhetsärenden, utan tvång.

Logistikbranschen präglas i allmänhet av låg vinstmarginal och därmed också svaga möjligheter till att kunna göra investeringar som på längre sikt skulle främja hållbarheten i företagets dagliga verksamhet, som idag fortfarande ses som en bov i hållbarhetsdramat i och med alla utsläpp som genereras genom den. Detta försätter många transportföretag i en situation där de upplever press till förändring samt en förtvivlan och oro gällande de egna möjligheterna att påverka situationen, vilket samtidigt kan bidra till en mer negativ attityd och starkare motstånd mot hållbarhetsärenden och byråkrati som styr dessa. Samtidigt visar studiens resultat att de mera traditionella företagen i branschen saknar kunskap om varför hållbarhetsärenden är viktiga, vilket ytterligare förstärker behovet av riktat stöd.

## 6.2 Förslag till vidare forskning

För att vidareutveckla studiens resultat om CSRD-direktivets inverkan på icke-rapporteringskyldiga transportföretag vore en kvantitativ studie relevant, med fokus på direktivets konkreta påverkan. Med tanke på logistikbranschens behov kunde framtida forskning även undersöka vilken typ av stöd företag behöver i arbetet med hållbarhetsrapportering. Det kunde även vara motiverat att utveckla ett praktiskt ramverk eller en handbok, särskilt anpassad för små- och medelstora företag.

Slutligen belyser studien betydelsen av motivationsfaktorer och attityder i hållbarhetsarbetet i branschen, vilket utgör ett ytterligare relevant område för framtida forskning.

## KÄLLOR

- Abbasi, M., & Nilsson, F. (2012). Themes and challenges in making supply chains environmentally sustainable. *Supply chain management*, 17(5), 517-530. <https://doi.org/10.1108/13598541211258582>
- Ahi, P., & Searcy, C. (2013). A comparative literature analysis of definitions for green and sustainable supply chain management. *Journal of cleaner production*, 52, 329-341. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.02.018>
- Allgeier, S., & Feldmann, R. (2023). CSRD Sustainability Reporting For Non-listed SMEs: European Regulators Remain Challenged. *European company and financial law review*, 20(3), 438-446. <https://doi.org/10.1515/ecfr-2023-0019>
- Akhtar, M. (2023). Logistics services outsourcing decision making: A literature review and research agenda. *International journal of production management and engineering*, 11(1), 73-88. <https://doi.org/10.4995/ijpme.2023.18441>
- Buallay, A. (2019). Between cost and value: Investigating the effects of sustainability reporting on a firm's performance. *Journal of applied accounting research*, 20(4), 481-496. <https://doi.org/10.1108/JAAR-12-2017-0137>
- Centobelli, P., Cerchione, R., & Esposito, E. (2020). Pursuing supply chain sustainable development goals through the adoption of green practices and enabling technologies: A cross-country analysis of LSPs. *Technological forecasting & social change*, 153, 119920. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.119920>
- Charmaz, K. (2014). *Constructing grounded theory* (2nd ed.). SAGE Publications.
- Creazza, A., Colicchia, C., & Evangelista, P. (2024). Leveraging shippers-logistics providers relationships for better sustainability in logistics: the perspective of SMEs. *International Journal of Logistics Management*, 35(4), 1009–1039. <https://doi.org/10.1108/IJLM-03-2022-0103>
- Dubey, R., Gunasekaran, A., Childe, S. J., Papadopoulos, T., & Fosso Wamba, S. (2017). World class sustainable supply chain management: Critical review and further research directions. *The international journal of logistics management*, 28(2), 332-362. <https://doi.org/10.1108/IJLM-07-2015-0112>
- European Commission. (n.d.). *Corporate sustainability and responsibility*. [https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/sustainability/corporate-sustainability-and-responsibility\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/sustainability/corporate-sustainability-and-responsibility_en)
- European Commission. (2025). *Commission simplifies rules on sustainability and eu investments, delivering over E6 billion in administrative relief*. [https://finance.ec.europa.eu/publications/commission-simplifies-rules-sustainability-and-eu-investments-delivering-over-eu6-billion\\_en](https://finance.ec.europa.eu/publications/commission-simplifies-rules-sustainability-and-eu-investments-delivering-over-eu6-billion_en)

- Friske, W., Hoelscher, S. A., & Nikolov, A. N. (2023). The impact of voluntary sustainability reporting on firm value: Insights from signaling theory. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 51(2), 372-392. <https://doi.org/10.1007/s11747-022-00879-2>
- Fritz, M. M., & Ruel, S. (2024). What does “sustainable supply chain management” really mean? A contribution to bridging the gap between research, education and practice. *The international journal of logistics management*, 35(2), 332-363. <https://doi.org/10.1108/IJLM-11-2022-0457>
- Grant, D., Trautrim, A. & Wong, C. Y. (2022) Sustainable Logistics and Supply Chain Management. 3rd edn. Kogan Page. <https://www.perlego.com/book/3768774>
- Hirsjärvi, S., & Hurme, H. (2001), Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö.
- Hörisch, J., Schaltegger, S., & Freeman, R. E. (2020). Integrating stakeholder theory and sustainability accounting: A conceptual synthesis. *Journal of cleaner production*, 275, 124097. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.124097>
- Jayarathna, C. P., Agdas, D., Dawes, L., & Miska, M. (2022). Exploring sector-specific sustainability indicators: A content analysis of sustainability reports in the logistics sector. *European Business Review*, 34(3), 321-343.
- Lambrechts, W., Son-Turan, S., Reis, L., & Semeijn, J. (2019). Lean, green and clean? Sustainability reporting in the logistics sector. *Logistics*, 3(1), 1-23. <https://doi.org/10.3390/logistics3010003>
- Logistiikan Maaailma. (n.d.). *Taloudellinen, ympäristö- ja sosiaalinen vastuu*. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/vastuullinen-logistiikka/taloudellinen-ymparisto-ja-sosiaalinen-vastuu/>
- Logistiikan Maaailma. (n.d.). *Ympäristövastuun merkitys kasvaa*. <https://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/vastuullinen-logistiikka/ymparistovastuun-merkitys-kasvaa/>
- Matten, D., & Moon, J. (2020). Reflections on the 2018 Decade Award: The Meaning and Dynamics of Corporate Social Responsibility. *Academy of Management Review*, 45(1), 7–28. <https://doi-org.proxy.shh.fi/10.5465/amr.2019.0348>
- Merriam, S., & Tisdell, E. (2015). *Qualitative Research* (4th ed.). Jossey-Bass. <https://www.perlego.com/book/995799>
- Mishra, P. & Kumar, K. Uncovering the sustainability reporting: bibliometric analysis and future research directions. *Int J Discl Gov* 21, 520–542 (2024). <https://doi.org/10.1057/s41310-023-00216-1>

- Myers, M. (2019). *Qualitative Research in Business and Management* (3rd ed.). SAGE Publications Ltd. <https://www.perlego.com/book/1431616>
- Piecyk, M. I., & Björklund, M. (2015). Logistics service providers and corporate social responsibility: Sustainability reporting in the logistics industry. *International journal of physical distribution & logistics management*, 45(5), 459-485. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-08-2013-0228>
- Saeed, S., & Cek, K. (2024). Integrating corporate sustainability reporting and environmental management systems into environmental performance management: an audit perspective. *Applied Economics*, 1–16. <https://doi-org.proxy.shh.fi/10.1080/00036846.2024.2427424>
- Sarkar, S., & Searcy, C. (2016). Zeitgeist or chameleon? A quantitative analysis of CSR definitions. *Journal of cleaner production*, 135, 1423-1435. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.06.157>
- Schaltegger, S., & Burritt, R. (2018). Business Cases and Corporate Engagement with Sustainability: Differentiating Ethical Motivations. *Journal of business ethics*, 147(2), 241-259. <https://doi.org/10.1007/s10551-015-2938-0>
- Silva, M. E., Alves, A. P. F., Dias, P., & Nascimento, L. F. M. (2022). The role of orientation towards sustainability in supply chains: Insights from empirical experiences. *Benchmarking : an international journal*, 29(1), 305-324. <https://doi.org/10.1108/BIJ-07-2017-0184>
- Statistikcentralen (n.d.), Små och medelstora företag. [https://stat.fi/meta/kas/pienet\\_ja\\_keski\\_sv.html](https://stat.fi/meta/kas/pienet_ja_keski_sv.html)
- Tami Dinh, Anna Husmann & Gaia Melloni (2023) Corporate Sustainability Reporting in Europe: A Scoping Review, *Accounting in Europe*, 20:1, 1-29, DOI: 10.1080/17449480.2022.2149345
- Tlaty, M., & Moutmihi, M. (2015). From the logistics function to the logistics service: A literature Review. *Global Journal of Management And Business Research*, 15(6)
- Touboullic, A., Walker, H., & Maria Jesus Saenz, P. ;. X. K. (2015). Theories in sustainable supply chain management: A structured literature review. *International journal of physical distribution & logistics management*, 45(1/2), 16-42. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-05-2013-0106>
- van Marrewijk, M. (2003). Concepts and Definitions of CSR and Corporate Sustainability: Between Agency and Communion. *Journal of business ethics*, 44(2/3), 95-105. <https://doi.org/10.1023/A:1023331212247>
- Butt, A. S., Alghababsheh, M., Sindhvani, R., & Gwalani, H. (2025). Role of supplier engagement to reduce Scope 3 emissions in circular supply chains. *Business*

*strategy and the environment*, 34(1), 598-611.  
<https://doi.org/10.1002/bse.3994>

Stenzel, A., & Waichman, I. (2023). Supply-chain data sharing for scope 3 emissions. *Climate Action*, 2(1), 7. <https://doi.org/10.1038/s44168-023-00032-x>

World Resources Institute (WRI), & World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). (2004). The greenhouse gas protocol: A corporate accounting and reporting standard (Revised edition).  
<https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/ghg-protocol-revised.pdf>

**Bilaga 1 Intervjuguide (svenska)****1. Bakgrund och kontext**

- Kan du kort beskriva företagets verksamhet?
- Hurdana kunder jobbar ni med?
- Vilken är din egen roll i företaget?
- Har ni någon som jobbar specifikt med hållbarhetsfrågor?

**2. Hållbarhetsrapportering idag**

- Jobbar ni idag aktivt med hållbarhetsrapportering? På vilket sätt?
- *Om Ja:*
  - o Vad innehåller rapporten (miljömässiga, sociala, ekonomiska aspekter)?
  - o Följer ni någon specifik standard eller riktlinje? (t.ex. ISO, GRI, andra?)
- *Om Nej:*
  - o Varför inte?

**3. CSRD:s påverkan**

- Hur bekanta är ni med CSRD-direktivet?
- Har ni märkt av en förändring i krav från kunder eller samarbetspartners kopplat till hållbarhetsrapportering?
- Har CSRD påverkat ert sätt att arbeta eller planera, nu eller framöver?

**4. Scope 3 och kundkrav**

- Har ni blivit ombudda av kunder att rapportera om utsläpp från transporter?
- *Om Ja:*
  - o Hur samlar ni in och rapporterar dessa uppgifter?
  - o Hur länge har kunder frågat om dessa?
  - o Tycker ni att kraven är tydliga?
  - o Har ni verktyg eller resurser för det?

**5. Utmaningar och möjligheter**

- Vad upplever ni som de största utmaningarna i arbetet med hållbarhetsrapportering?
- Ser ni fördelar som t.ex. ökad konkurrenskraft eller förbättrad relation till kunder?
- Tror ni hållbarhetsarbete kommer att påverka affärsrelationer framöver?

**6. Framtidsperspektiv**

- Har ni några framtida planer att utveckla hållbarhetsrapporteringen?
- Vilket stöd eller vilka resurser skulle ni behöva för att komma vidare?
- Kommer ni på något att tillägga?

**Bilaga 2 Intervjuguide (finska)****1. Taustatiedot**

- Voisitko lyhyesti kertoa yrityksenne toiminnasta?
- Millaisia asiakkaita teillä on?
- Mikä on oma roolisi yrityksessä?
- Onko teillä henkilö, joka vastaa kestävyysasioista?

**2. Kestävyysraportoinnin tilanne yrityksessä**

- Teettekö tällä hetkellä aktiivisesti kestävyysraportointia?
- *Jos Kyllä:*
  - o Mitä raportti sisältää? (ympäristö-, sosiaaliset ja/tai taloudelliset näkökulmat?)
  - o Seuraatteko jotain tiettyä standardia tai viitekehystä? (esim. ISO, GRI tms.)
- *Jos Ei:*
  - o Miksi ei?

**3. CSRD:n vaikutus**

- Kuinka tuttu CSRD-direktiivi on teille?
- Oletteko huomanneet muutoksen asiakkaiden tai yhteistyökumppaneiden vaatimuksissa liittyen kestävyysraportointiin?
- Onko CSRD vaikuttanut siihen, miten toimitte tai suunnittelette toimintaa jatkossa?

**4. Scope 3 päästöt ja asiakasvaatimukset**

- Oletteko saaneet asiakkailta pyyntöjä raportoida kuljetuspäästöistä?
- *Jos Kyllä:*
  - o Miten keräätte ja toimitatte näitä tietoja?
  - o Kuinka kauan asiakkaat ovat pyytäneet näitä tietoja?
  - o Koetteko, että vaatimukset ovat selkeitä?
  - o Onko teillä tarvittavat työkalut tai resurssit?

**5. Haasteet ja mahdollisuudet**

- Mitkä ovat teidän suurimmat haasteenne kestävyysraportoinnin suhteen?
- Näettekö siinä hyötyjä, kuten parempaa kilpailukykyä tai asiakassuhteiden vahvistumista?
- Uskotteko, että kestävyystyö tulee vaikuttamaan liiketoimintasuhteisiin jatkossa?

**6. Tulevaisuus**

- Onko teillä suunnitelmia kehittää kestävyysraportointianne tulevaisuudessa?
- Millainen tuki tai resurssit auttaisivat teitä etenemään tässä asiassa?

**Bilaga 3 Tematisk analys om CSRD-påverkan**

Exempelcitrat ur primärdata	Tema	Huvudtema
<p>”Vi är ju inte skyldiga att på något sätt bifoga den där rapporten till våra bokslutsuppgifter.” - Respondent C</p> <p>”Det är väl antagligen orsaken till att när det inte krävs, så undersöks det inte heller.” - Respondent B</p> <p>”Skulle vi ha ett måste på så skulle vi rapportera.” - Respondent D</p> <p>”Vi är till stor del beroende av vilka krav som ställs på oss” - Respondent A</p>	Ingen egen rapportering på grund av avsaknade krav	<b>Direkt påverkan</b>
<p>”Utsträckningen av kraven genom CSRD idag närmar sig galenskap” – Respondent F</p> <p>”Alla hade liksom innan det här OMNIBUS jättebråttom med att få information för sina rapporter” – Respondent F</p> <p>”Särskilt om det skulle ha blivit aktuellt att rapportera enligt CSRD i samma utsträckning som det var innan OMNIBUS, så skulle det nog ha varit ett jättestort paket att få ihop utan att utnyttja det. Det hade nog varit frustrerande ifall ingen skulle använda nyckeltalen för att utvecklas.” – Respondent Y</p>	Arbetsbörda CSRD Lättnad OMNIBUS	<b>Direkt påverkan</b>
<p>”Aldrig hört, direktiven har nog varit i all tystnad.” – Respondent E</p> <p>”Det har nog inte alls varit tal om det med oss (CSRD)”. - Respondent B</p>	Aldrig hört om direktivet	<b>Direkt påverkan</b>
<p>”Vi rapporterar våra utsläpp till kunderna, på deras begäran.” – Respondent C</p> <p>”Vi levererar en utsläppsrapport om hur mycket utsläpp kundens transporter genererat” - Respondent Y</p> <p>”Nu vill man helt tydligt ha info om vad de påriktigt genererat i utsläpp, inte bara påklistrat eko-tänk.” – Respondent A</p>	Ökade krav från kunder	<b>Indirekt påverkan</b>

<p><i>”Dessa förfrågningar har börjat redan innan CSRD. Vi har utvecklat vår egen utsläppsrapportering redan från och med 2020, och det behovet uppkom eftersom kunder redan då frågade om sina utsläpp.”</i> - Respondent Y</p> <p><i>”Jag tänkte då direktivet kom att ok, det här kommer att synas hos oss. Men inte har det gjort det egentligen, inte har någon nämnt att det skulle vara på grund av scope 3 som det behöver information om utsläpp.”</i> - Respondent C</p>	<p>Kundernas förfrågningar inte nödvändigtvis kopplade till CSRD</p>	<p><b>Indirekt påverkan</b></p>
<p><i>“Av våra kunder då som jag sa är ganska stora företag, så inte har någon bett om det inte”</i> – Respondent D</p> <p><i>”Inte har vi fått information om att de skulle använda datan till sådant”</i> – Respondent E</p>	<p>Ingen påverkan genom kunder</p>	<p><b>Indirekt påverkan</b></p>
<p><i>”Jag tycker nog CSRD är bra, liksom ur vårt perspektiv var det positivt att scope 3 kom med och ger mera transparens i företagens hela värdekedja och vad för utsläpp där finns, det räcker liksom inte längre att kontoren har grön belysning och så kan man säga att man som företag är utsläppsfria. Här ser man helhetstäckande på totala utsläppen av allting företagen gör, så det är jättebra.”</i> – Respondent C</p> <p><i>“På det sättet blir det säkert aktuellt att när det nu börjar vara obligatoriskt för de stora företagen, så via det kommer det ju också så småningom också till oss mindre företag i något skede.”</i> – Respondent B</p> <p><i>“Nog väntar vi på att få se hur det slutligen blir (CSRD-direktivet), och vad vi förbereder oss för.”</i> – Respondent A</p>	<p>Förväntan på att i framtiden omfattas av CSRD</p>	<p><b>Framtidspåverkan</b></p>

**Bilaga 4 Tematisk analys om hållbarhetsrapporteringens utmaningar och möjligheter**

Citat	Kategorisering	Övergripande tema
<p><i>"Det finns ingen entusiasm till att göra det. Enligt mig är de små företagen mera de som utför själva arbetet i kedjan, vi är ett litet företag som inte kan påverka så mycket." – Respondent B</i></p> <p><i>"Vi kan skaffa annan utrustning men det kostar pengar. Inte vet jag varför vi skulle börja göra så mycket mer." – Respondent D</i></p> <p><i>"Det är ganska litet i Finland – inte räddar man världen här och inte i Europa heller." – Respondent E</i></p>	Motivationsbrist	<b>Utmaningar</b>
<p><i>"Det svåra mer konkret i rapporteringen är att man inte vet varifrån man skulle börja, ifall det inte är på kommande någon utomstående hjälp." – Respondent A</i></p> <p><i>"Vi har inte rekryterat en hållbarhetsansvarig person och jag vet att större företag än oss har utmaningar kring resurseringen av det. Så länge rapporteringen sker case by case går det bra men det är utmanande att uppskala det, det kräver ett fungerande datasystem. Inte klarar ett enda SMF-företag utan utomstående konsulter." – Respondent F</i></p> <p><i>"Vi kan inte säga mer om bilens utsläpp än biltillverkaren själv." – Respondent D</i></p>	Resursbrist	<b>Utmaningar</b>
<p><i>"Det skulle vara intressant att veta vad en sådan rapport skulle innehålla" – Respondent B</i></p> <p><i>"Det här är en så ny sak. Det nämns inte någonstans att man borde fundera på sådant". – Respondent E</i></p> <p><i>"För det första så skulle en konkretisering krävas, att från vilka områden skulle det (rapportering) göras, att skulle det vara uppföljning av kilometer eller vad? – Respondent B</i></p>	Kunskaps- och informationsbrist	<b>Utmaningar</b>
<p><i>"Problemet med vår bransch är att många är lågutbildade, få gillar att fylla i excel." – Respondent A</i></p> <p><i>"Vi kan inte säga mer om bilens utsläpp än biltillverkaren själv." – Respondent D</i></p> <p><i>"Det är nästan frågan om akademisk undersökning när man försöker förstå sig på CSRD. Och det känns väldigt främmande, att på vilket sätt tillhör det här transportbranschen och dess verksamhet?" – Respondent F</i></p>	Branschspecifika hinder	<b>Utmaningar</b>

<p><i>"Vad skulle det påverka om jag skulle samla in data" – Respondent E</i></p> <p><i>"Frågan är nog att om du gör en 50-70 sidors rapport, så för vem gör du den? Och hur kan en revisionsbyrå bestyrka den?" – Respondent F</i></p> <p><i>"Dessutom verkar kunderna i slutändan inte vara intresserade av hur eko något är, i slutändan avgör priset." – Respondent D</i></p>	Skepsism	<b>Utmaningar</b>
<p><i>"Vinstmarginalen är så obefintlig i branschen, att radikala förändringar kan bara göras av få företag." – Respondent A</i></p> <p><i>"Man ska inte tro att det händer så där snabbt och inte sätta ett måste på att göras något. Det ordnar sig nog sakta men säkert bara riktningen är rätt." – Respondent D</i></p> <p><i>"Det här spelplanet är ganska utvecklade, många har för första gången att göras med detta, så man kan inte heller förvänta att världen skulle vara klar i det här ärendet" – Respondent C</i></p>	Snabbheten	<b>Utmaningar</b>
<p><i>"Om man satsar på rapporteringen så kanske kunderna ser det som så att ok, det är ett modernt och insatt företag som man lättare kan göra samarbete med." – Respondent A</i></p> <p><i>"Vi differentierar oss med det, vi är bättre än konkurrenterna på det. Det är kundens orsak att välja oss" – Respondent C</i></p>	Konkurrensfördel och differentiering	<b>Möjligheter</b>
<p><i>"När det läggs ner till pappers så konkretiseras det, samtidigt stärker det företagskulturen att arbeta med dessa ärenden." – Respondent A</i></p>	Främjande av långsiktighet och företagskultur	<b>Möjligheter</b>
<p><i>"Om du vill agera och samarbeta med större logistikföretag, så måste du börja ta hänsyn till de här sakerna, särskilt när det gäller fordonen" – Respondent Y</i></p>	Möjligheter till starkare samarbeten	<b>Möjligheter</b>
<p><i>"Den gemensamma fördelen är att utsläppen minskar, och förhoppningsvis lyckas vi bromsa klimatförändringen" – Respondent Y</i></p>	Minskning av utsläpp	<b>Möjligheter</b>

**Bilaga 5 Användningen av Artificiell Intelligens (AI)**

I studien har AI-baserade hjälpmedel utnyttjats i två syften. För det första som stöd för transkribering av intervjudata, med hjälp av Microsoft Teams automatiska transkriberingsfunktion. För det andra har den AI-drivna chattboten ChatGPT använts för att bolla idéer, till exempel kring studiens upplägg och genomförande.