



VÄGEN MOT EN FOSSILFRI FRAMTID

Transportnäringens syn på förutsättningarna och möjligheterna för den gröna omställningen

TRANSPORTFÖRETAGEN



Transportnäringens roll i omställningen

RESOR OCH TRANSPORTER är avgörande för ekonomisk tillväxt och välfärd. Det är en förutsättning för att samhället och vardagen ska fungera, vare sig det handlar om transporter till sjöss, i luften eller på land. Samtidigt måste transportsektorn – som andra delar av samhället – ställa om från fossilt till fossilfritt, endast då blir det en hållbar sektor. Och hållbarhetsfrågan är viktig för våra medlemsföretag. I denna rapport undersöker vi med utgångspunkt i vår senaste hållbarhetsundersökning våra medlemsföretags syn på grön omställning och ökad hållbarhet.

Vi har bland annat frågat våra medlemsföretag om deras syn på vikten av hållbarhetsfrågan, om deras kunder efterfrågar hållbara transporter, hur betalningsviljan ser ut, om politiken har gett rätt förutsättningar för en fossilfri omställning.

Vår förhoppning är att denna rapport ska ge en bild av de viktiga beslut som våra medlemsföretag tillsammans med transportköpare och politiken behöver fatta inför framtiden.



Sammanfattning av undersökningen

Undersökningen visar att transportbranschen och dess kunder värderar hållbarhetsfrågan högt. Men trots att efterfrågan finns är det få företag som ser att deras kunder är villiga att betala mer för hållbara transportlösningar. Det samma gäller offentliga inköpare, som i stor utsträckning är de som sätter hållbarhetskravens mål. De större företagen svarar i en större utsträckning på att deras kunder efterfrågar mer hållbarhet samt är villiga att betala extra för hållbara transportlösningar. Att priset är den avgörande faktorn för hållbara transporter skickar en negativ signal till branschen om att deras hållbarhetssatsningar inte är lönsamma om det ändå är kostnadsbilden som är avgörande.

Medlemmarna är överens om att elektrifiering av transportsektorn är ett viktigt steg i rätt riktning mot hållbar omställning, men politiken har inte tagit sitt ansvar för att ge branschen tillräckliga verktyg och ekonomiskt stöd för omställningen. Samtidigt som vi ser höga och ambitiösa mål, vilket är bra, finns det brist på förslag om hur det ska bli möjligt för företagen att nå de målen. Många av

medlemmarna har en försiktigt positiv inställning till att elektrifiering av fordon leder till nya affärsmöjligheter för det egna bolaget.

Det vi dock kan se är att trots den försiktiga inställningen till elektrifieringen så ställer branschen om, företagen kommer främst att investera i el före fossila bränslen.

Samtidigt ser företagen en brist på betalningsvilja för hållbara transportlösningar. Det gäller både transporter som utförs i privatpersoners syfte och genom affärer med det offentliga. I sammanhanget är också viktigt att lyfta fram kundernas kravställande på hållbara transporter i upphandling av transporttjänster. Affärsmöjligheterna och betalningsviljan behöver öka för att stimulera incitamenten för företagen att investera i hållbara transportlösningar. Dock spelar det offentliga en viktig roll eftersom det är dem sätter de olika målen och kraven på att vi som samhälle ska ställa om. Transportbranschen står bakom omställningen och ser sitt ansvar i den, men då måste det offentliga som är de som också sätter kraven vara villiga och betala för att de

ska nås. Ett gott exempel på hur kunderna och de offentliga kan ställa rätt och konkreta hållbarhetskrav är genom Fair Transport. Fair Transport är en hållbarhetscertifiering för åkeriföretags arbete och utveckling vad gäller klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande.

Medlemmarna har lyft fram tydliga hinder i omställningen till elektrifierade transporter. Dessa är den begränsade räckvidden, laddningsmöjligheternas

begränsning och höga inköpskostnader. Detta i kombination med att företagen inte får rätt ersättning skapas hinder för att kunna fullfölja den gröna omställningen samtidigt som de kan vara konkurrenskraftiga.

Politiken måste skapa förutsättningar för branschen att nå målen samtidigt som de behåller sin konkurrenskraftighet och säkerställer marknadsmässiga villkor.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	3
Sammanfattning	4
Innehållsförteckning	5
Utvecklingen hittills	6
Utsläpp över tid	7
Elektrifieringen	8
Undersökningen – alla	11
Undersökningen – godstransporter	22
Undersökning – passagerartrafiken	31
Referenser	35

Utvecklingen hittills – transporterna fortsätter bli mer effektiva och grönare

Samhället kommer att behöva fler transporter i framtiden, inte färre. Detta eftersom befolkningen växer, världen globaliseras och långt ifrån alla fysiska möten är utbytbara. Transportsektorns viktigaste och mest primära uppgift är att skapa tillgänglighet. Utan tillgänglighet har vi inget vad vi kan kalla samhälle

Sverige har sedan toppnivån runt år 1970 minskat utsläppen från inhemska källor avsevärt. Sverige är ett av få länder som lyckats att kombinera minskade utsläpp med ekonomisk tillväxt. Sveriges klimatpåverkande utsläpp, exklusive markanvändning och utrikes transporter, var 45,2 miljoner ton år 2022. De årliga utsläppen av växthusgaser har minskat med drygt 26 miljoner ton, eller 37 procent, sedan 1990¹. Samtidigt har Sveriges BNP vuxit med 90 procent under samma tidsperiod².

Utvecklingen skiljer sig dock mellan olika sektorer. När det gäller utsläpp av växthusgaser står transportsektorn för en tredjedel av Sveriges samlade utsläpp,

varav den största delen är koldioxid. I figuren till höger visas hur utsläppen har utvecklats över tid och det är tydligt att utsläppen har minskar från 2007 och framåt.

Huvuddelen av transportsektorns utsläpp kommer från vägtrafiken. År 2022 var utsläppen från personbilar 8,3 miljoner ton, cirka 35 procent lägre utsläpp jämfört med år 1990. Utsläppen från tunga lastbilar var år 2022 cirka 2,8 miljoner ton, vilket är cirka 15 procent lägre jämfört med år 1990³. Huvudorsaken till minskningen är förbättrad energieffektivitet kombinerat med ökad användning av alternativa bränslen.

Reduktionsplikten

I början av 2024 sänktes reduktionsplikten krav på minskade utsläpp för bensin och diesel. Sänkningen gick från 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel, till 6 procent för 2024–2026. Dessutom avskaffades reduktionsnivåerna för 2027–2030.

En anledning till detta var de rekordhöga drivmedelspriserna till följd av

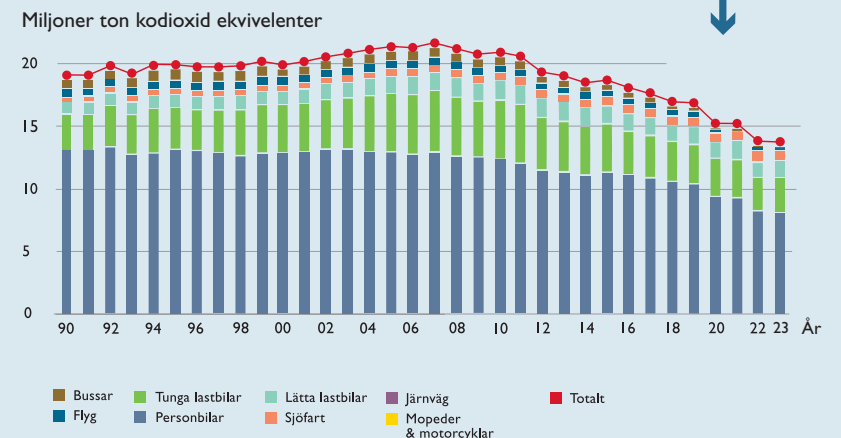
Rysslands invasion av Ukraina 2022 och de efterföljande ekonomiska konsekvenserna av invasionen. Enligt tanka.se var det högsta priset för bensin 22,64 kronor per liter och för diesel 28,27 kronor per liter under 2022⁴.

Transportföretagen välkomnade sänkningen av reduktionsplikten och pekade på att den behövde reformeras, men ansåg att sänkningen har varit alltför drastisk.

Någon form av reduktionsplikt eller kvotplikt för biodrivmedel kommer att behövas för att nå EU:s klimatkrav till år 2030 och det nationella netto-nollmålet till 2045.

Sänkningen av reduktionsplikten gör det ännu viktigare att accelerera elektrifieringen av transportsektorn. Sänkningen har gjort att många företag tvingas accelerera omställningen med egna

4.1 Utveckling utsläpp över tid, 1990-2022



medel mycket fortare för att kunna nå de klimatmål som är satta av politiken. Samtidigt är alternativkostnaden att gå över till ett utsläppsfritt elektrifierat fordon blivit högre.

Regeringen har under tiden denna rapport skrevs lagt fram ett lagstiftningsförslag om en ny och reformerad reduktionsplikt. Förslaget innebär att kravet på utsläppsminskning höjs från 6 till 10 procent den 1 juli 2025. Samtidigt kommer drivmedelsbolagen ha möjlighet att tillgodoräkna sig el från publika laddstationer för att uppnå lagens krav, vilket är en EU-anpassning och en förändring som Transportföretagen har efterfrågat.

Vid regeringens presentation av förslaget betonade de att klimatpolitiken måste ha ett folkligt stöd. För att motverka höjda priser, sänktes därför skatten för bensin och diesel.

REFERENSER

¹ Naturvårdsverket, Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser.

² Ekonomifakt, BNP.

³ Naturvårdsverket, Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser.

⁴ Tanka, Prishistorik, tanka.se/prishistorik

Elektrifieringen

Elektrifieringen av transportsektorn är en väsentlig pusselbit för att säkerställa sektorns omställning från fossil till fossilfri. Men det är inte lösningen för alla delar av transportsektorn omställningsresa. Även fortsättningsvis kommer teknisk utveckling av motorer och användning av biodrivmedel vara avgörande för de transporter som inte kan elektrifieras eller där elektrifiering ligger längre fram i tiden.

Elektrifiering kan bli aktuell inom samtliga transportslag, men förutsättningarna ser olika ut. Inom vägtransporterna har personbilar och lätta lastbilar kommit längre än den tunga sidan med lastbilar och bussar. Medan luft- och sjöfartens elektrifiering ligger längre fram i framtiden, med framsteg görs varje dag och utvecklingen går snabbt. För den som vill veta mer om de olika förutsättningarna för elektrifiering av transportsektorn kan vi rekommendera den rapport från 2021 som Per Kågeson tagit fram på uppdrag av Transportföretagen⁵.

När det gäller personbilarna har takten i elektrifieringen de senaste tre åren vida överträffat prognoserna. Förra året var mer än varannan ny personbil laddbar

och mer än var tredje en ren elbil⁶.

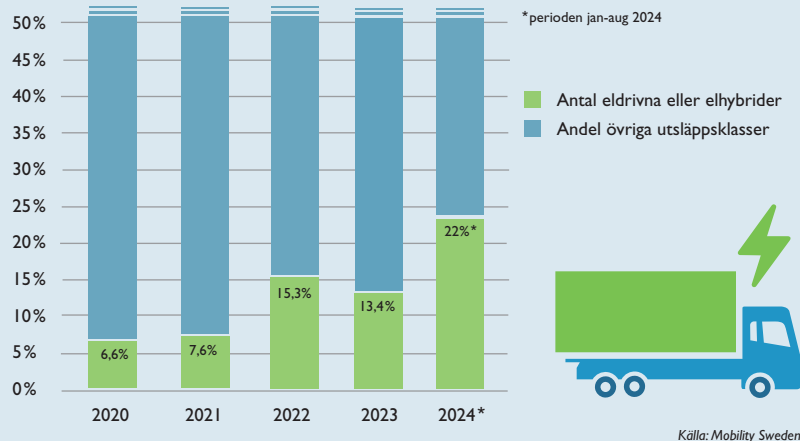
I figurerna till höger syns att andelen nyregistrerade lätta lastbilar som är eldrivna har ökat stadigt mellan åren 2020 och 2023. Däremot bedömer Trafikanalys att antalet nyregistrerade lätta lastbilar kommer att öka betydligt de kommande åren, även om diesel kommer vara det dominerande drivmedlet 2024–2027. Anledningen är det nyligen introducerade stödet till eldrivna lätta lastbilar. Elektrifieringen bidrar till att kurvan för växthusgasutsläppen har minskat. Sedan 2012 har antalet lätta lastbilar och transportarbetet ökat samtidigt som utsläppen har minskat⁷.

I september 2023 beslutade regeringen om att förlänga och förstärka investeringsstödet för tunga eldrivna lastbilar och införa ett nytt stöd för eldrivna lätta lastbilar. Det är båda välkomna stöd som Transportföretagen efterfrågat, och de kan bidra till att accelerera den gröna omställningen.

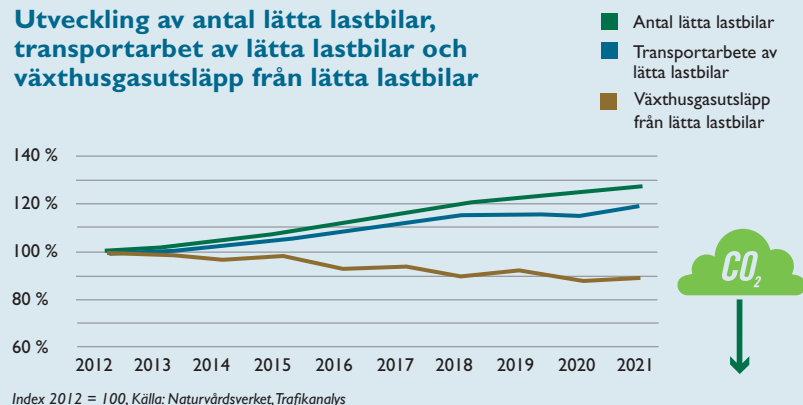
För bussar och tunga lastbilar ser utvecklingen lite annorlunda ut gällande elektrifieringen. I slutet av 2023 fanns det strax över 1 200 elbussar respektive



Andelen av nyregistrerade lätta lastbilar som är eldrivna eller elhybrider



Utveckling av antal lätta lastbilar, transportarbete av lätta lastbilar och växthusgasutsläpp från lätta lastbilar



över 480 laddbara tunga lastbilar. Med tanke på att det finns ca 81 000 tunga lastbilar utgör de elektrifierade lastbilarna

endast runt 0,6 procent i dagsläget⁸. Utvecklingen har dock gått snabbt de senaste åren.

Trafikanalys, i sin korttidsprognos för vägfordonsflottan under 2024–2027, bedömer att vi under 2023 har nått en topp för antalet nyregistrerade dieselbilar, med en tydlig nedgång sedan 2018. Detta kallas även ”peak diesel”. Denna minskning sker tillsammans med en hög export av befintliga dieselbilar, vilket reducerar det totala antalet dieselbilar i trafik inom Sveriges gränser. Den höga exporten av dieselbilar beror till viss del på den svaga valutan, men prognosen bedömer att exporten kommer att minska efter 2026⁹.

När det gäller elektrifieringsgraden fram till 2030 gör rapporten flera prognoser. Andelen nyregistrerade laddbara personbilar förväntas ligga kvar på 58 procent under 2024, men med en omfördelning från rena elbilar till laddhybrider. Elbilar beräknas utgöra 32 procent av nyregistreringarna 2024, med en ökning till 44 procent 2027. Laddhybrider kommer att stå för 25–26 procent av nyregistreringarna under samma period. För lätta lastbilar förväntas en kraftig ökning av eldrivna fordon, främst på grund av nya stödsystem som infördes i februari 2024. Andelen eldrivna lätta lastbilar bedöms öka markant fram till 2027, även om diesel fortfarande kommer att vara det mest förekommande bränslet för nya lätta lastbilar under denna period¹⁰.

Elektrifieringen av tunga fordon sker långsammare men visar en stigande trend. År 2023 registrerades 294 nya eldrivna tunga lastbilar, och prognosen är att eldrivna tunga lastbilar kommer att utgöra 15 procent av nyregistreringarna år 2027. Denna ökningstakt förväntas accelerera för att möta EU:s utsläppskrav till 2030. För bussar har andelen eldrivna stadsbussar ökat de senaste åren, men med borttagandet av elbusspremien för stadsbussar bedöms andelen elbussar minska något under 2024 för att sedan öka igen och nå 36 procent år 2027¹¹.

Det bör dock tilläggas att vissa fordons-tillverkare har backat om sina prognoser. Bland annat har Volvo Cars backat från sitt mål om att endast sälja elbilar från 2030. Istället har man som nytt mål att mellan 90–100 procent av den globala försäljningen ska vara elektrifierade fordon, alltså helt eldrivna eller laddhybrider.

REFERENSER

⁵ Kägeson, 2021. Översiktlig analys av förutsättningarna för transportsektorns elektrifiering.

⁶ Mobility Sweden. Statistik – Databas nyregistreringar.

⁷ Korttidsprognoser för den svenska fordonssflottan – metoder och antaganden: trafa.se

⁸ Trafikanalys, 2024. Fordon 2023.

⁹ Trafikanalys, 2024. Korttidsprognoser för vägfordonsflottan 2024.

¹⁰ Trafikanalys, Trafikanalys, 2024.

5. Undersökningen – alla



Våra medlemsföretag arbetar för att bidra till de globala hållbarhetsmålen och skapa en hållbar utveckling för människan, miljön och ekonomin. I augusti frågade vi våra medlemsföretag om deras syn på hållbarhet. I denna undersökning fokuserar vi på den miljömässiga hållbarheten samt de ekonomiska och politiska förutsättningarna för den fossila omställningen.

Nedan redovisas ett urval av de frågor som medlemsföretagen svarat på. Årets undersökning är en fortsättning på den undersökning som vi gjorde 2021, 2022 och 2023, vi kan därför redovisa utveck-

lingen jämfört med tidigare års svar. I detta kapitel redovisar vi hela undersökningen, särskilda nedbrytningar på godstransporter, passagerartrafik och hamnar redovisas separat. Efter varje fråga kommenterar vi resultatet och utvecklingen jämfört med förra året.

Hållbarhetsfrågan är fortsatt viktig för våra medlemmar.

Hållbarhetsfrågan fortsätter att vara en viktig fråga för Transportföretagens medlemmar. 79 procent av de medlemmar som svarat anger att hållbarhet ur ett miljö- och klimatperspektiv är mycket viktig eller ganska viktig. Det är en liten minskning från 84 procent 2023

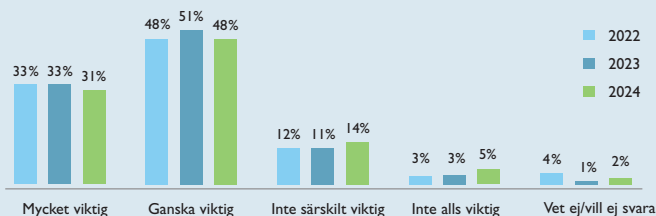
och 81 procent 2022, men trendmässigt så är det stabilt. Även den sociala aspekten anses vara viktig för företagets verksamhet. Endast drygt 10 procent av svarande anser att en bra arbetsmiljö inte är avgörande för att företaget ska kunna rekrytera eller behålla arbetskraft. Detta förstärker vår övertygelse om att hållbarheten står högt upp på våra medlemsföretags agenda.

Hur arbetar verksamheterna idag?

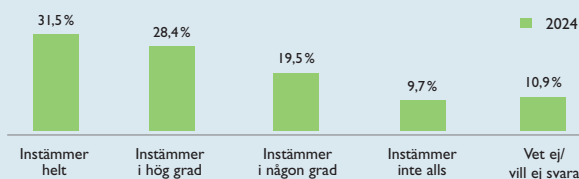
Transportbranschen är alltid framåtutvecklande, och det gäller även på hållbar-

hetsområdet. Detta sker främst genom att körningen blir bättre planerad. Detta är inget nytt för transportbranschen, utan har använts som verktyg för att minska utsläppen länge. Fler och fler företag skiftar också från fossila bränslen till andra alternativ. Detta inkluderar dels en ny och mer hållbar fordonsflotta, men även genom att byta över till mer höginblande bränslen i de befintliga förbränningsmotorerna. Detta stärker transportbranschens ställning som bland de mest innovativa och ledande i omställningen.

Fråga: Hur viktig är hållbarhetsfrågan ut ett miljö- och klimatperspektiv för ert företag?



Påstående: Att företag ständigt verkar för en bra arbetsmiljö är avgörande för att företaget ska kunna rekrytera/behålla arbetskraft.



Det finns dock områden där transportnäringen inte är så aktiva för att minska påverkan av utsläppen. Veldig få företag använder sig utav klimatkompensation som ett sätt att balansera utsläppen från verksamheten. Under det senaste året har klimatkompensation blivit kritiserat för att inte ha någon effekt, och vi vissa fall även bidrar till en negativ påverkan¹².

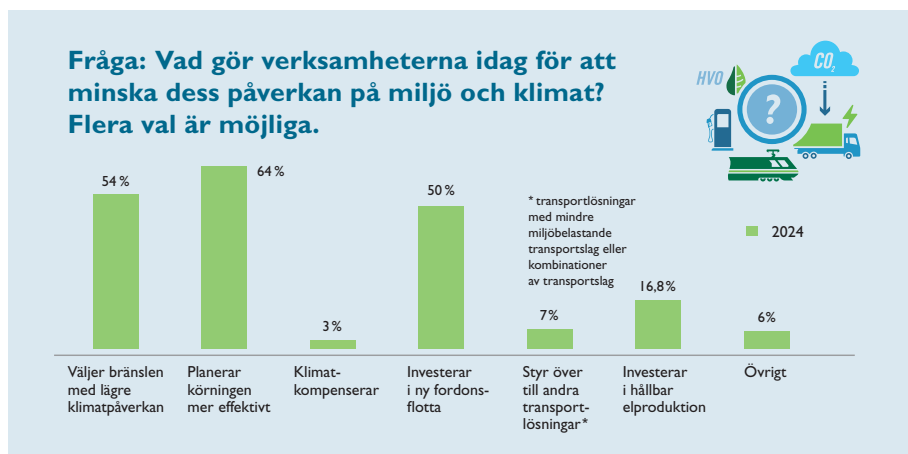
Det ekonomiska läget har lett till en generell avmattning i företagens investeringsvilja jämfört med tidigare år. Hög inflation och stigande räntor har påverkat företagens egen ekonomi samtidigt som kunderna är mer benägna av att kapa kostnader. Transportföretag, som ofta har tunna marginaler, drabbas särskilt hårt när kostnader för bränsle, fordon och finansiering ökar. Som ett resultat har många företag valt att skjuta upp större

investeringar i exempelvis nya fordon, digitalisering och hållbarhetsprojekt. I tider av ekonomisk osäkerhet och ökade kostnader tenderar många transportköpare även att prioritera bort hållbarhet. Kunder blir mindre benägna att betala för dyrare, men mer hållbara transportlösningar, även om de är bättre för både företag och miljö.

För företag som satsar på hållbarhet som elektrifierade fordonsflottor blir denna förändrade betalningsvilja ett stort hinder. Transportföretag blir mer försiktiga med att investera i gröna omställningar. Risken att kunderna inte är villiga att betala för hållbara lösningar när ekonomin är tuff gör att företagen inte har möjlighet att göra dyra men nödvändiga investeringar.

REFERENSER

¹² Aktuell Hållbarhet, 2023. Granskning: "Klimatkompensation från stor aktör till största delen värdelös".

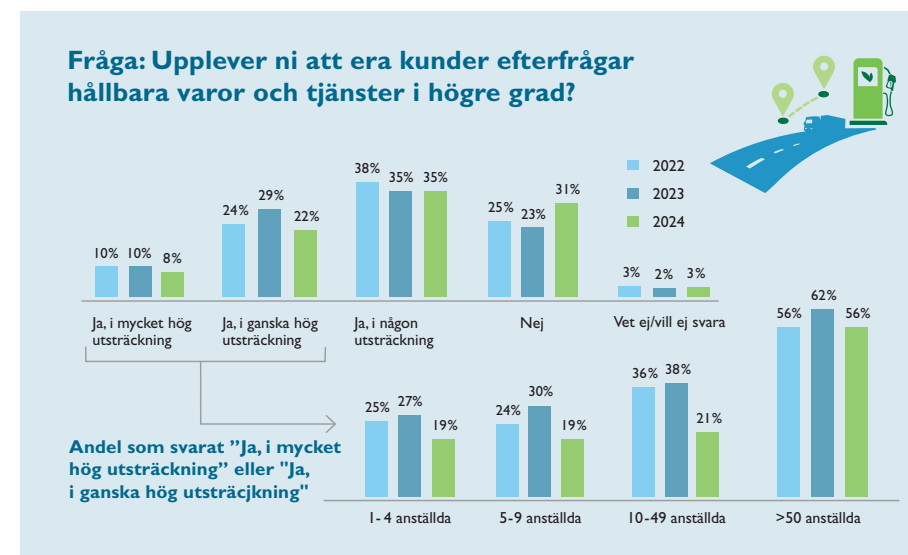


Stor efterfrågan på hållbarhet – men betalningsviljan saknas

På samma sätt som hållbarhetsfrågan är av stor vikt hos transportbranschen, uppvisar även deras kunder en ökad efterfrågan på hållbarhet. Av medlemmarna svarar drygt 66 procent att deras kunder efterfrågar mer hållbarhet. Detta är en minskning från 74 procent i förra årets mätning. Men trots att efterfrågan finns, är det få av våra medlemmar som ser att deras kunder är villiga att betala mer för hållbara transportlösningar. En övertygande majoritet, 63 procent, svarar att de inte upplever någon betalningsvilja från kunderna. Det är en betydande ökning från förra årets undersökning, där 53 procent av medlemsföretagen upplevde en

bristande betalningsvilja för hållbarhet. De större företagen svarar i mycket större utsträckning att deras kunder efterfrågar mer hållbarhet. En tydlig skiljelinje är företag som har fler än 50 anställda. Även upplevelsen av betalningsvilja är högre hos medlemsföretag med fler anställda. Större företag ingår generellt sett affärer med större kunder som har ett strategiskt hållbarhetsarbete. Det kan också vara en förklaring till varför de större företagen i högre utsträckning svarar att kunderna efterfrågar mer hållbarhet.

Kunderna fortsätter dock uppvisa låg betalningsvilja för hållbara transporter, över 30 procent av svarande upplever ingen betalningsvilja hos kunderna.



En låg betalningsvilja kommer att ha negativa konsekvenser för transportbranschens hållbarhetsarbete. Om det är priset som väger tyngst skickar det signaler till branschen om att hållbarhetsåtgångarna inte är avgörande.

Dessutom har företagens kostnader för hållbarhetsåtgångarna en stor betydelse på priset. Här måste det ske en förändring om förståelsen att ansvaret för omställningen är delad mellan både transportbranschen och de som köper en transport. Ansvaret kan inte bara ligga hos en av parterna.

Om företagen upplever att de inte blir kompenserade för den ökade kostnaden

det i dagsläget innebär att köra hållbart kan det hämma möjligheterna till att ställa om. När dessutom 62 procent av svarande säger att kostnaden är ett av de största hindren till att investera i ett elfordon, spelar kundernas betalningsvilja för elfordonen en viktig roll. Kommuner, regioner och staten spelar en extra viktig roll för att öka betalningsvilja, så att företag också ges möjlighet till överleva den gröna omställningen. Det är dessa institutioner som har satt klimat- och miljömålen, och även de som satt krav och konsekvenser på att företagen ska leverera på de målen, det offentliga upphandlar trots allt varor och tjänster för gigantiska summor. Varje år omsätts drygt 900 miljarder kronor¹³.

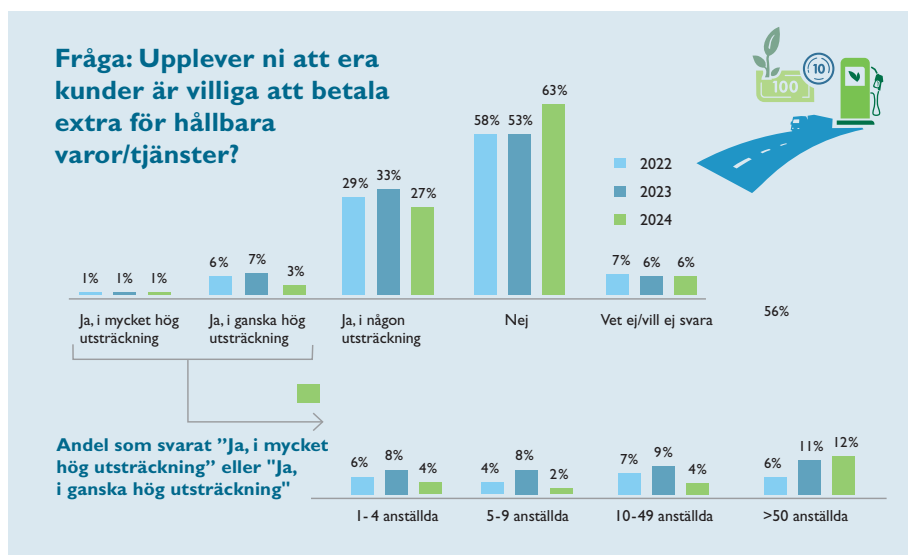
Hälften av alla kommuner säger sig ha mål för att fasa ut fossila bränslen och över hälften av dem säger sig ha implementerat Agenda 2030 i sitt arbete. Men de entreprenörer som vill ta ansvar för samhället blir inte kompenserade för sitt arbete. Över hälften av de svarande medlemsföretagen uppger att det är offentliga (kommuner, regioner och stat). Trots det offentligas stora ambitioner värdesätts hållbarhetsarbetet inte tillräckligt mycket vid upphandlingar. Här måste det offentliga bli mycket bättre på att leva som de lär för att den gröna omställningen ska bli framgångsrik.

Tillräckligt stöd från politiken saknas

Av medlemmarna svarar 63 procent att de anser att politiken inte har gett transportbranschen tillräckliga verktyg för att ställa om till mer hållbara

transporter. Det är en stor förändring från 56 procent vid förra årets mätning. Med det går också att jämföra med endast 4 procent anser helt eller i hög grad att politiken har gett tillräckliga förutsättningar. Här måste politiken ta sitt ansvar för att möjliggöra den gröna omställningen, och att ha med sig branschen under den resan är nödvändigt för att den ska lyckas. Kritiken är densamma mellan branschens olika segment.

Politiken behöver ge tillräckliga och mer långsiktiga incitament i syfte att accelerera omställningen. Att skattebefrielsen för biogas ännu inte återinförts efter att EU-domstolen underkände processen för EU-kommissionens godkännande är ett exempel på hur viktigt det är med långsiktiga och tillförlitliga förutsättningar för branschen.



Värt att notera är ändå att efter det att under året har regeringen infört Klimatpremien. Klimatpremien är investeringsstöd för lätta lastbilar och ettförlängt och förstärkt stöd för tunga lastbilar samt laddinfrastruktur (september 2023). Tidigare låg detta stöd hos Naturvårdsverket, och har nu flyttats till Energimyndigheten. Det nya investeringsstödet har inneburit förändringar för bland annat busstrafikens möjligheter till att ställa om.

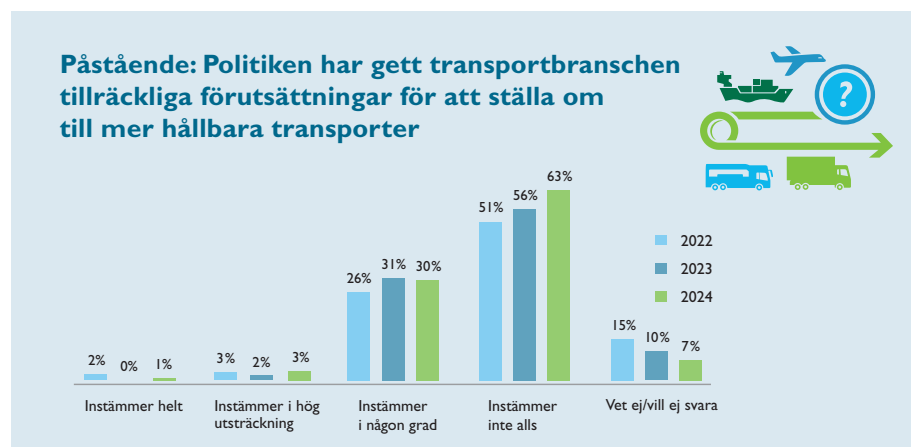
Transportnäringen förväntas leda vägen

Runt 60 procent av medlemmarna instämmer helt eller i hög grad med att branschen förväntas lösa en allt för stor del av klimatproblemen på egen hand. Siffran är något lägre än vid förra mätningen och är hög oavsett vilken medlemskategori den svarande tillhör,

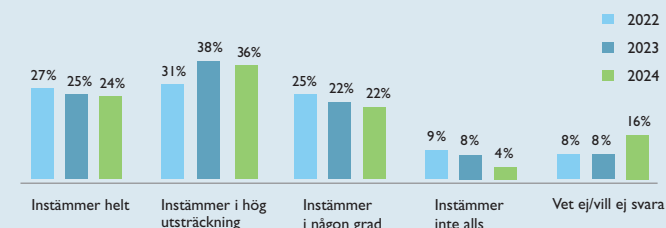
dock är trenden rätt relativt lik från tidigare år. Det råder konsensus bland medlemmarna om att det ligger ett stort ansvar på branschen att tackla de negativa effekterna av klimatförändringarna, och det ansvaret är branschen redo att ta. Men transportbranschen är endast en del av helheten när det kommer till att skapa en hållbar utveckling, ansvaret ligger på alla samhällets aktörer. Transportsektorn klarar inte omställningen på egen hand.

REFERENSER

¹³ Dagens Samhälle, 2023. Nya siffran på offentliga inköpen: 879 miljarder



Påstående: Transportbranschen förväntas lösa en för stor del av klimatproblemen på egen hand



Fortsatt positiv syn på eldrivna fordon

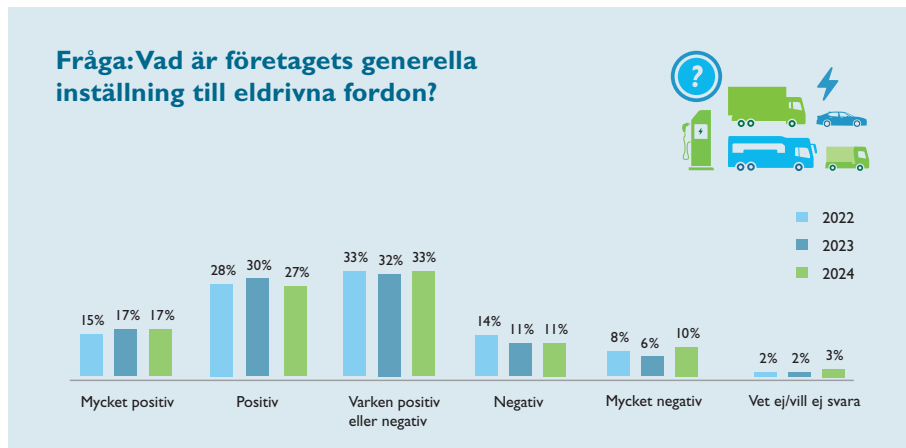
Bland medlemmarna som deltagit i undersökningen råder det generellt positiva tongångar gällande inställningen till eldrivna fordon.

Av undersökningen framgår att 44 procent är antingen positiva eller mycket positiva till elektriskt drivna fordon. Det är en minskning från 47 procent förra året, men drygt samma siffra som för 2022. Större företag är betydligt mer positiva än mindre företag, även om mindre företag tenderar att vara neutrala i frågan. Det kan förklaras av att förutsättningarna ser annorlunda ut för små och stora företag. Elfordon är dyra, och ju större ett företag är desto större möjlighet har de att investera i elfordon för att kunna sluta en affär.

Laddinfrastruktur – en fortsatt central fråga

Sverige måste öka investeringar i laddinfrastrukturen, det råder det stor enighet om i hela branschen. I årets undersökning svarar 80 procent att man vill se ökade satsningar på laddinfrastrukturen. Det går att jämföra med 88 procent 2023 och 83 procent 2022. Sveriges behov av en utbyggd laddinfrastruktur är inte bara en fråga för transportbranschen utan berör hela näringslivet. Regeringen själva menar att en nyckel för att kunna bygga ut laddinfrastrukturen är att riva hinder och begränsa höga transaktionskostnader.

Omställningen kräver att företag har möjlighet att både bygga ut den egna laddinfrastrukturen och att det finns tillgång till semipublik och publik

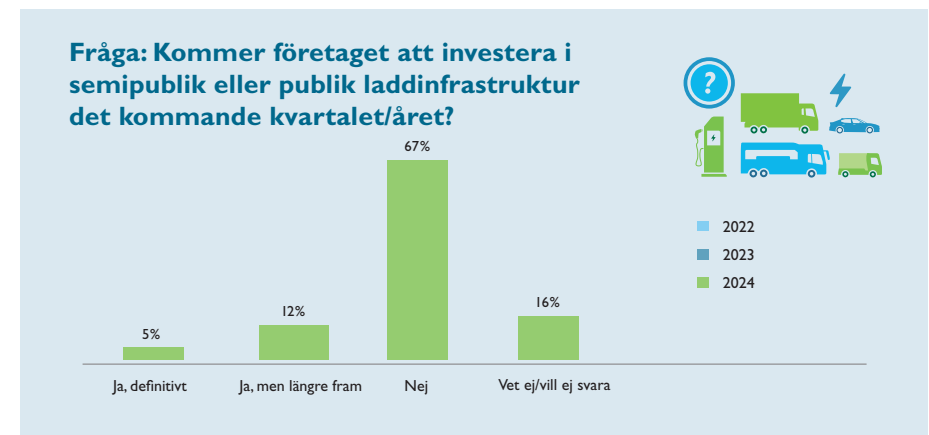
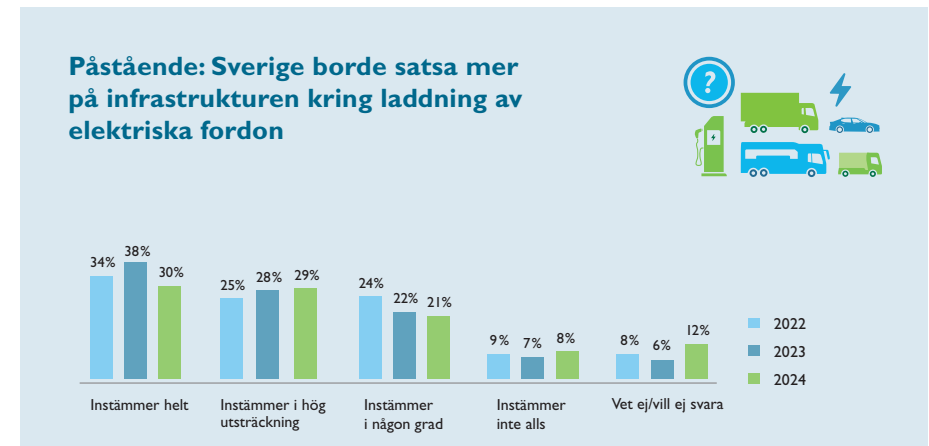


laddinfrastruktur. För att leveranskedjor ska fortsätta fungera och för att fler ska kunna gå över till eldrivna fordon måste det vara enkelt att ladda fordonet. Här spelar konkurrenskraftiga priser en viktig roll, särskilt när det gäller priset på elen. Elskatten påverkar både företagens lönsamhet i att investera i elektrifierade fordon och laddinfrastruktur. En rimlig nivå på elskatt vid laddpunkten är avgörande för att främja omställningen och säkerställa att svenska företag kan konkurrera på lika villkor internationellt. Samtidigt visar undersökningen att en stor majoritet inte planerar att investera i semipublik eller publik laddinfrastruktur det kommande året. Det är lätt att förstå varför när företagen står inför stora investeringar för att tillgodose det egna behovet. Då krävs det investeringar

från annat håll för att staten ska nå de mål som de satt.

En samhällsförändring som kommer att påverka godstransportsektorn är den ökande e-handeln. Utvecklingen av e-handeln kan inte minst förväntas öka efterfrågan på fossilfria lätta lastbilar, en fordonstyp som är vanlig för så kallade last-mile leveranser till slutkonsument. Utbyggd laddinfrastruktur längs med viktiga stråk är lika viktig som den vid leveranspunkter och kommer att spela en viktig roll när det kommer till att accelerera den gröna omställningen för alla medlemmar och särskilt för godstrafiken inom ramen för de olika trenderna som växer fram.

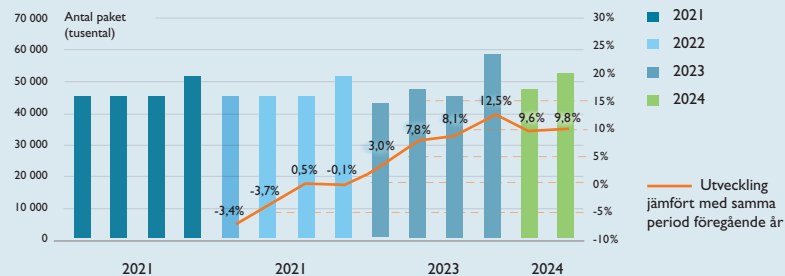
Dessutom kan vi se att de flesta företag planerar för en fossilfri fordonsflotta.



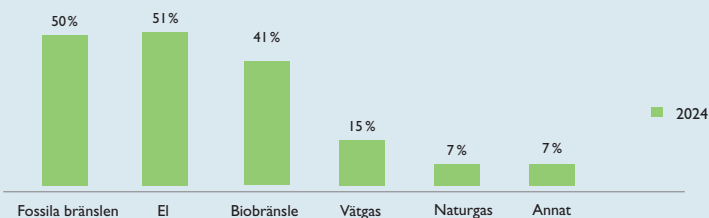
Inom de kommande fem till tio åren planerar över hälften av medlemsföretagen att de främst avser att investera i eller använda eldrivna fordon. 41 procent anger biodrivmedel och 15 procent planerar för vätgas. Nästan 50 procent anser att de fortfarande kommer att behöva göra investeringar i fossila fordon,

även om el har ett litet övertag. Detta går att förklara med att vissa transporter inte har kommit lika långt i utvecklingen av rent fossilfria fordon på marknaden. Omställning tar tid och vi kommer behöva en energimix gällande drivmedel de kommande åren.

Paketbrev och paket upp till 20 kg som skickas från e-handel till privatpersoner



Fråga: Vilket bränsleslag planerar ert företag att främst investera i eller använda er av i framtiden (5–10 år)? Flera val är möjliga.



Elektrifieringens utmaningar

Svensk elproduktion är nästan helt fossilfri. Den svenska energimixen bygger på vattenkraft i norr och kärnkraft i syd, med komplement i icke-reglerbar produktion. Denna hållbara produktion är bra. Men omställningen kommer att

sätta hård press på vårt energisystem. Svenskt Näringsliv uppskattar att elbehovet år 2050 uppgår till 193 TWh. Det är drygt en fördubbling från dagens energiproduktion¹⁴. I en utredning presenterad till den svenska regeringen 2022 uppskattas det att den fördubb-

lingen kanske måste ske redan 2035 för att nå målet för 2045¹⁵.

Under 2021 var det många som ville få ut effekt från det svenska elnätet. Detta ledde till att effektreserver togs i drift, dessa brände bland annat olja. För att elektrifieringen ska ha den effekt vi vill att den ska ha kräver det att den elen produceras från fossilfria källor. Det finns såklart syften med att ha tillförlitliga effektreserver, men när dessa används för att täcka upp basbehovet av el är det inte längre hållbart.

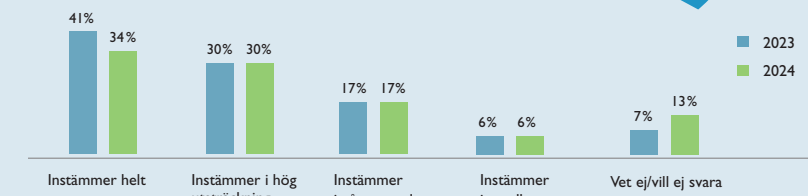
Behovet av att öka tillgängligheten till effekt är uppenbart för medlemsföretagen, främst när det gäller tillgången till rätt effekt att kunna ladda med längs med vägen. Vill staten att omställningen ska ske snabbare måste incitamenten för att investera i elektriska fordon höjas rejält. Det sker genom en ökad produktion av

el. Transportörer kommer inte investera i elfordon om de måste oroa sig för om det kommer vara möjligt att ladda längst med vägen eller vid destinationen. Mer måste också göras för att bygga ut elnätet fortsätta, exempelvis genom reformer för att korta tillståndsprocesser.

Undersökningen visar att de svarande upplever att de största hindren för köp av eldrivna fordon är begränsad räckvidd (71 procent), kostnaden på fordonet (drygt 66 procent), och begränsade laddningsmöjligheter (drygt 54 procent).

Men det finns andra frågor som kötidder vid laddstationer och kostnaden vid laddstationer som oroar företagen (23 respektive 17 procent). Det upplevs alltså finnas bristande kapacitet. Den höga kostnaden i kombination med bristen på betalningsvilja skapar oro för att gå över till eldrivna fordon

Påstående: Sverige borde satsa mer på investeringar i elproduktion

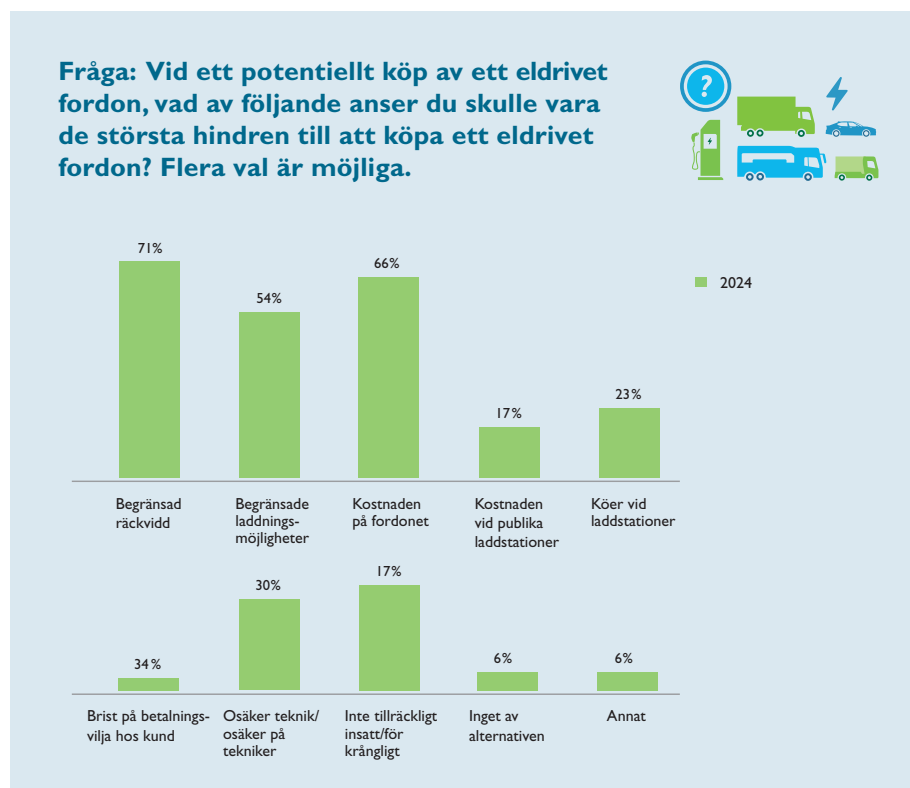


Investeringar i laddinfrastruktur är viktiga för att minska osäkerheten kring laddningsmöjligheterna, men det finns flera hinder som oroar våra medlemmar. Det är inte överraskande med tanke på att tekniken är relativt ny, men dessa utmaningar måste tas på allvar. För att lösa dem krävs ett nära samarbete mellan olika parter. Det gäller såväl transportföretag och deras kunder, men även andra viktiga

aktörer som fordonstillverkare, laddoperatörer och elnätsbolag.

Har företaget möjlighet att bygga ut den egna laddinfrastrukturen om det så vill?

För att på ett tryggt sätt ställa om den egna fordonsflottan från fossil till fossilfri måste företag säkra vissa förutsättningar. Det måste finnas möjligheter att bygga ut laddinfrastruktur vid sin verksamhet. Undersökningen visar att

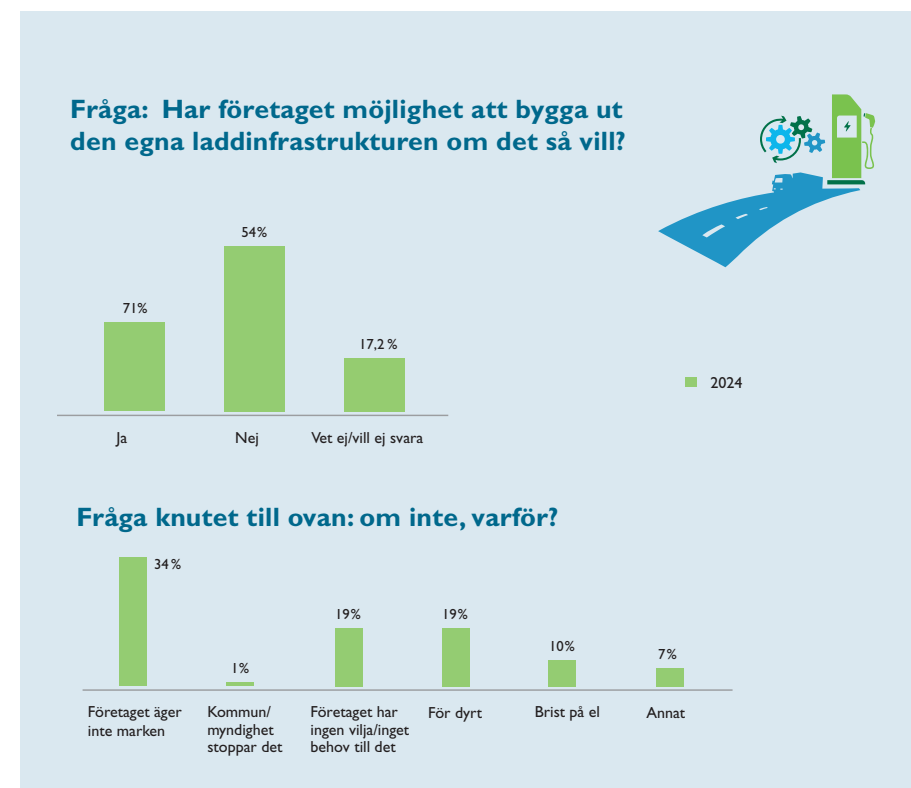


54 procent inte har den möjligheten. Anledningen är oftast att företaget inte äger marken. De svarande har även haft möjlighet att skriva egna anledningar.

Här framkommer det bland annat att det regionala elnätet brister, att verksamheten är aktiv i glesbygd där laddinfrastrukturen brister, och att det beror på att kunder inte efterfrågar det.

Leder elektrifieringen till affärsmöjligheter

Undersökningen visar att det har skett ökning från 55 procent 2023 och 50 procent 2022 till drygt 57 procent när det kommer till hur väl medlemmarna instämmer i påståendet ”elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter för mitt företag”. Det är dock fortsatt hög andel som är skeptiska till att det skapas nya affärsmöjligheter men det minskar i en mycket god takt, från



35 respektive 43 procent till 23 procent i år. Detta tyder på en positiv utveckling där företagen har börjat uppleva nya affärsmöjligheter men att dessa ännu inte är tillräckliga för många. Inställningen till påståendet varierar också med företagsstorleken. Ju större företag, desto starkare är övertygelsen om att elektrifieringen skapar nya affärsmöjligheter för det egna bolaget.

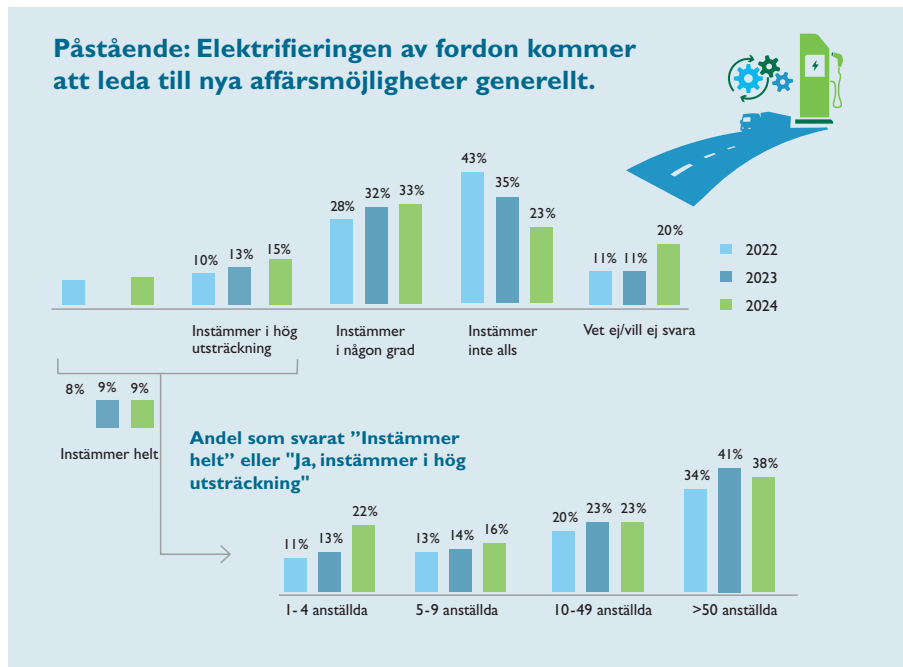
Ett gott exempel på hur kunderna kan ställa konkreta hållbarhetskrav är genom Fair Transport som är en hållbarhetscertifiering för åkeriföretags arbete och

utveckling vad gäller klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande. Transparens är viktigt och de certifierade företagen redovisar öppet sitt arbete och redogör sin utveckling inom dessa områden. Alla certifierade företag blir löpande granskade av en oberoende tredjepartsgranskning och på så sätt säkerställs att hållbarhetsarbetet sker i enlighet med uppsatta krav och kriterier.

REFERENSER

¹⁴ Svenskt Näringsliv, 2022. Kraftsamling elförsörjning - Senarioanalys 2050.

¹⁵ Energimyndigheten, 2023. Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering.



Undersökning – godstrafiken

Inställningen från både politiken och kunderna bidrar till att skapa ett större intresse för elfordon. En positiv trend är att transportföretag i allt högre utsträckning ser affärsmöjligheter i elfordon.

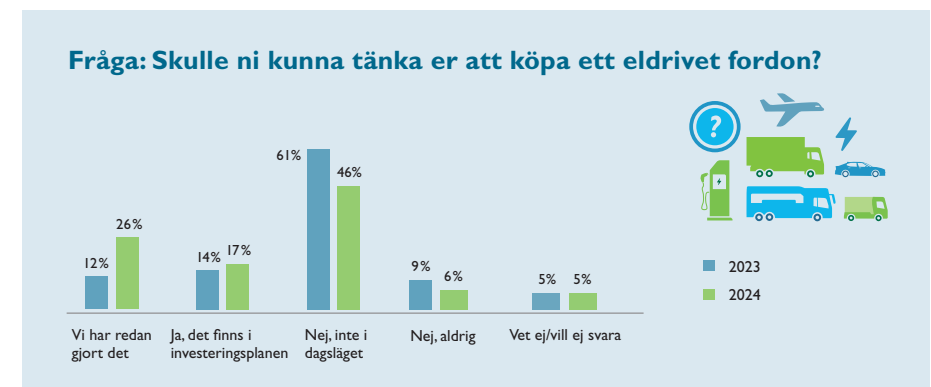
De som inte alls ser någon affär i elfordon har också minskat kraftigt jämfört med förra året. Här finns kanske den viktigaste faktorn till en lyckad omställning – företagare som ser en möjlighet till goda affärer och lönsamhet i omställningen.

Hinder och möjligheter

Av de tillfrågade medlemmarna uppger 41 procent att de redan har köpt, eller planerar att investera i, ett elektriskt for-

don. Jämför med en dryg fjärdedel 2023 och en femtedel 2022, är det en ökning på över 72 procent. På bara 1–2 år har de svarande helt ändrat inställning till behovet av en ny fordonsflotta. Företag som tidigare inte ens planerat för nyinvesteringar har tagit ett stort kliv mot det. Detta är en mycket positiv utveckling, och precis den riktning omställningen ska leda till. Vilken planeringshorisont medlemsföretagen avser framgår dock inte.

Även om andelen som redan har köpt eller planerar att investera i en elektrisk lastbil ökar jämfört med föregående års undersökning, finns det fortfarande behov av att investera i andra drivmedel. Enligt undersökningen tror de flesta



svarande de fortsatt främst kommer att använda eller investera i fossila drivmedel de kommande 5–10 åren (21 procent). Flest svarande anger att de främst kommer använda eller göra investeringar i biodrivmedel (19 procent) än i el (18 procent). Denna spridning samt att det är ganska liten skillnad mellan dessa tre alternativen visar att det i framtiden kommer behövas en mix av olika drivmedel i transportnäringen. Att exempelvis bygga och satsa på ett stort nätverk av laddinfrastrukturen in i

Norrland kommer bli både dyrt och svårt. Här spelar biodrivmedel en viktig roll som ett komplement för de långväga transporter, medan eldrivna fordon passar bättre för kortare transporter, inte enbart för att täcka upp det behov som finns idag av hållbara transporter där teknikutvecklingen inte hunnit med, men även för att lösa frågor om finansiering och logistik.

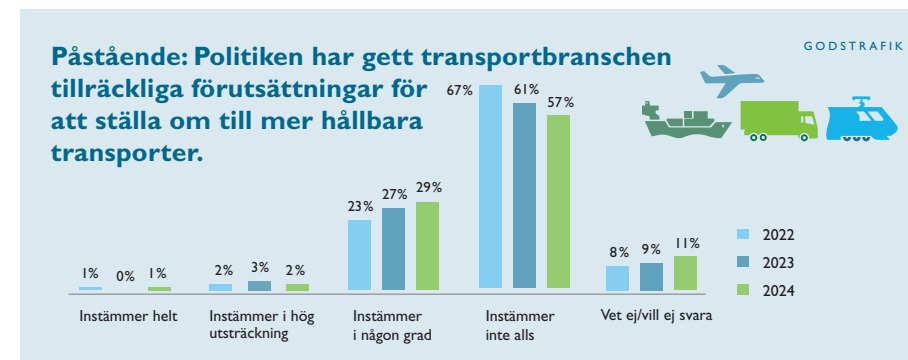
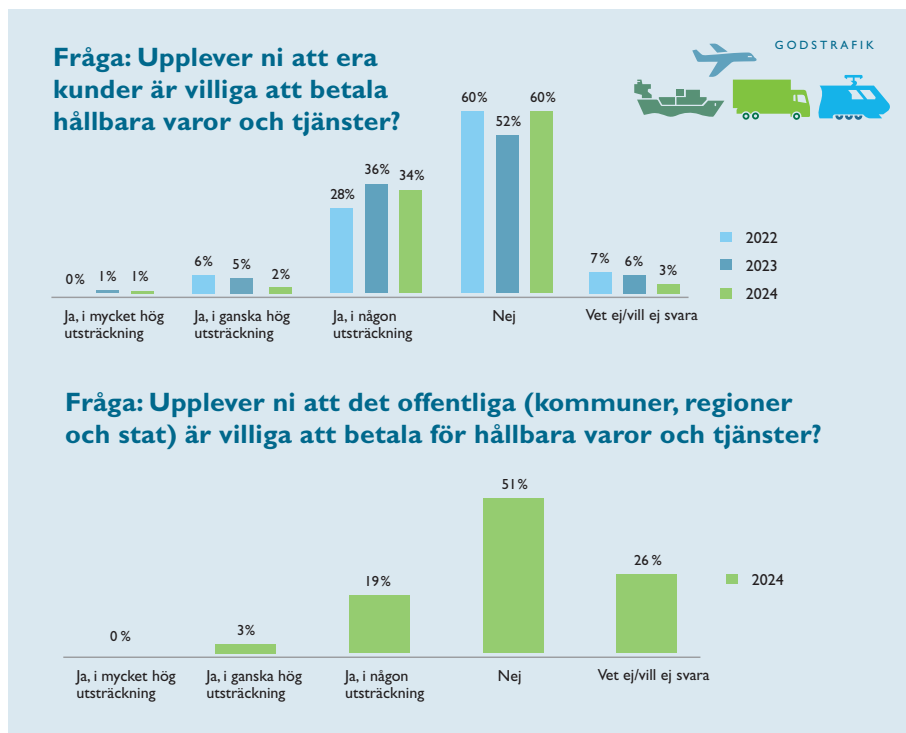
Det finns hinder som avskräcker från köp. Den begränsade räckvidden, ladd-

ningsmöjligheternas begränsning samt kostnaden, är de tre starkaste hindren. Även kundernas svaga betalningsvilja är ett hinder. Många fler svarar i årets undersökning att investeringskostnaden på fordonet utgör ett hinder, jämfört med tidigare undersökningar. Från 51 procent 2022 och 64 procent 2023 till 70 procent i år. En förklaring till ökningen skulle kunna vara att i och med att fler och fler åkerier överväger att investera i en eldriven lastbil blir de också medvetna om hur pass mycket mer en eldriven lastbil

kostar. Det handlar om 2–3 gånger mer än en konventionell dieseldriven lastbil. Den sänkta reduktionsplikten spelar också roll, då den ökar företagets alternativkostnad. Samtidigt ser medlemmarna att elektrifierade lastbilar ger goda vinster för samhället.

Hela 65 procent svarar att den största vinsten med elektrifieringen är att det är bra för miljön.

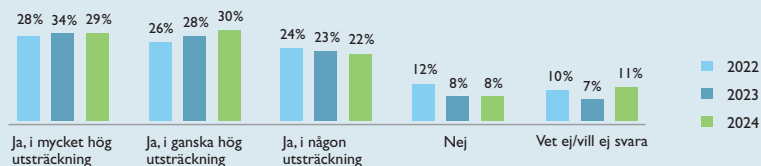
Sammantaget tyder detta på att branschen har pekat ut tre tydliga hinder



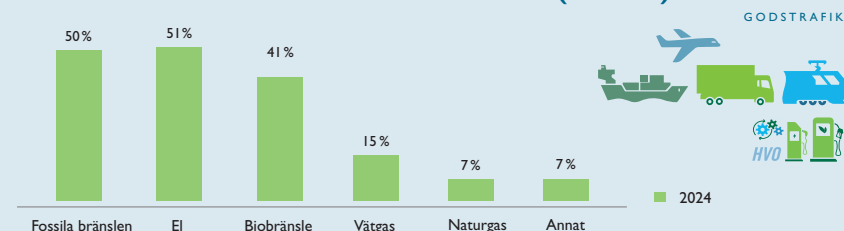
som står i vägen för den hållbara omställningen: laddmöjligheter, kundernas betalningsvilja och inköpspris. Men

godstrafiken ser ändå det positiva med att byta till elektrifierade fordon är viktigt i omställningen Transportbranschen

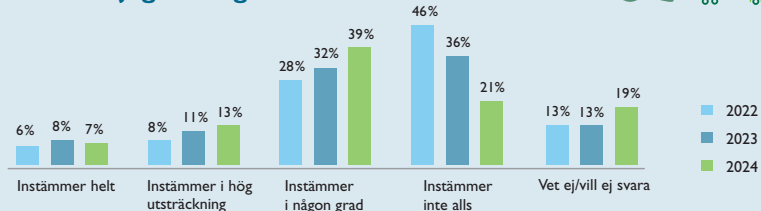
Påstående: Sverige borde satsa mer på infrastrukturen kring laddning av elektriska fordon.



Påstående: Vilket bränsleslag planerar företaget att främst investera i eller använda i er av i framtiden (5–10 år)?



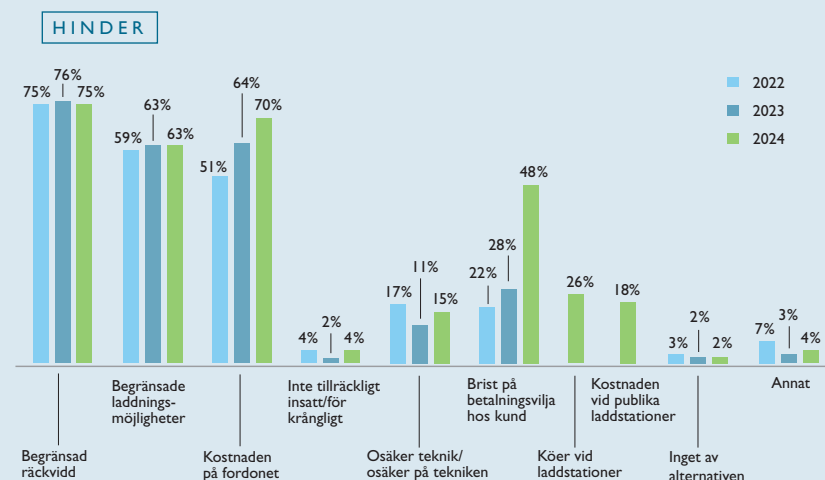
Påstående: Elektrifieringen av fordon kommer leda till nya affärsmöjligheter generellt



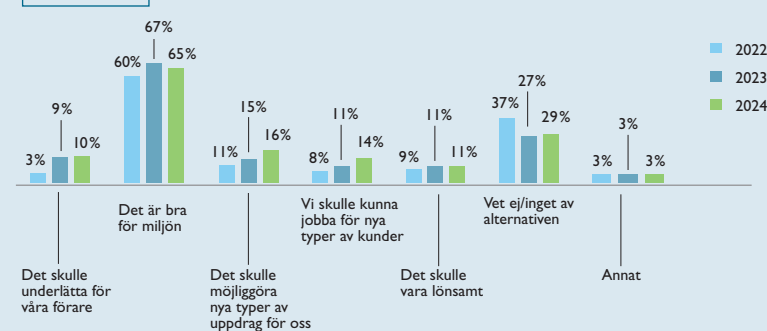
har redan tagit ett stort ansvar för att bidra till en hållbar utveckling men som undersökningen visar behöver beslutsfattare

skapa goda förutsättningar för att den ska kunna lägga in ytterligare en växel.

Vad anser du är de största hindren respektive vinsterna för att köpa ett elfordon? Flera val är möjliga.



VINSTER



Undersökning – persontrafik

I årets undersökning är andelen som svarar att hållbarhet är mycket eller ganska viktig betydligt förändrad jämfört med förra året. Av de svarande ansåg 39 procent och 38 procent åren 2022 respektive 2023 att det var ganska eller mycket viktigt. I år är det 80 procent.

Undersökning visar en ökning i andelen medlemsföretag som svarar att det inte finns betalningsvilja för hållbara transportlösningar. Från 59 procent förra året till 70 procent i år. Det är en stor förändring från föregående år. Även andelen som anser att kommun, region och stat är villiga att betala för hållbarhet är endast 21 procent, medan

62 procent av svarande anser att det offentliga inte är villiga att betala för de krav de själva sätter.

Det är färre i årets undersökning som instämmer helt eller i hög grad med påståendet att det saknas tillräckligt stöd från politiken. Sannolikt beror minskningen på att regeringen tagit bort elbusspremien och att reseavdragsreformen inte genomförs samt den ekonomiska situation som funnits i kommuner och regioner.

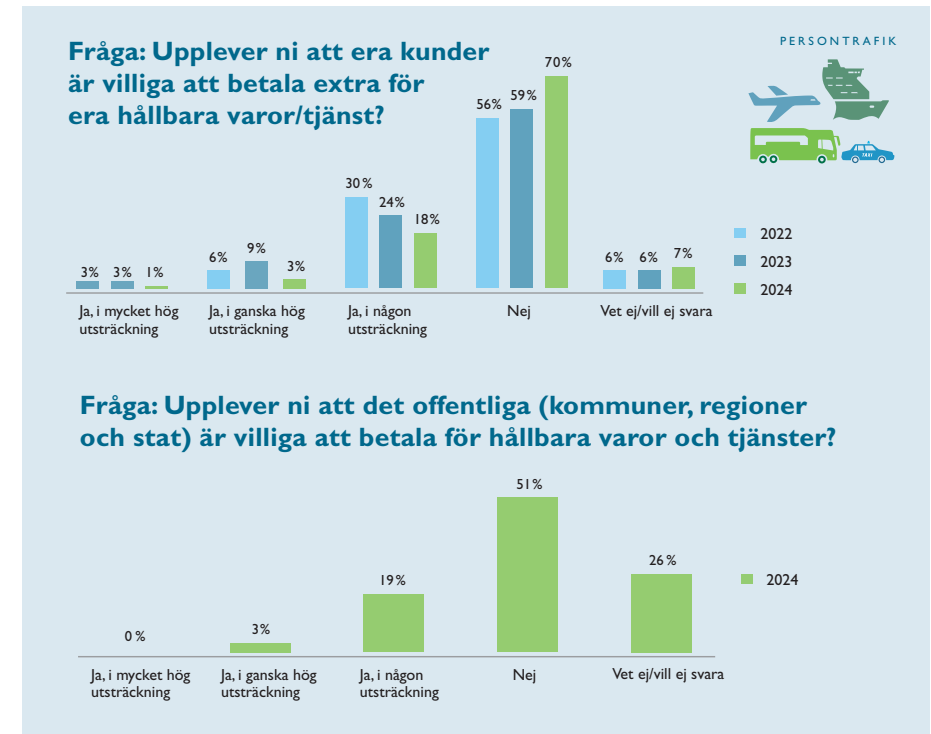
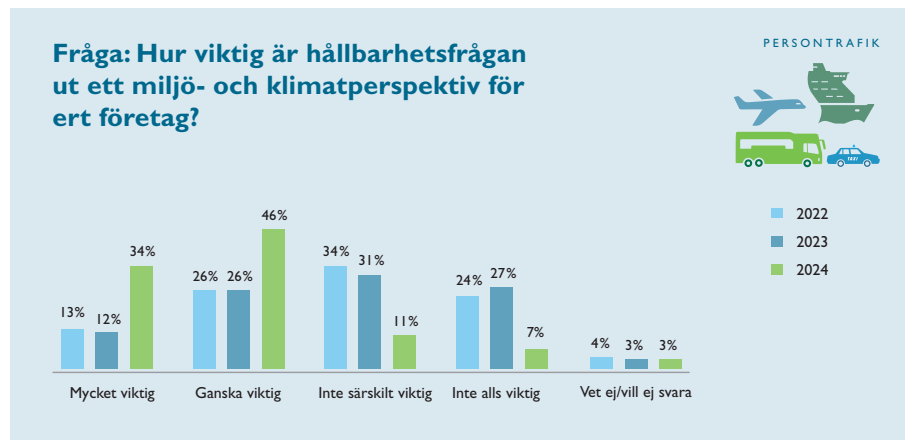
Andel svarande som anger hur viktig hållbarhetsfrågan är för företaget har ökat dramatiskt mycket. Detta är ett

tecken på att företagen ser sitt ansvar i omställningen och gör det som behövs. Men det tyder också på att företagen är entusiastiska till att ställa om, även om det kräver mer av både dem och samhället i stort. Denna entusiasm måste samhället och politiken ta vara på.

Andelen som anser att transportbranschen förväntas lösa en för stor del av klimatproblemen har minskat något, från 84 procent 2023 till 77 procent i år. Men andelen som inte alls instämmer i påstå-

endet har ökat från 6 procent 2023 till 10 procent i år, det är närmare siffrorna på 12 procent för 2022.

I bussbranschen finns ett tusental bussar som är i trafik. De elbussar som köpts in är stadsbussar (klass 1), vilka alla rullar i upphandlad trafik. Att det blivit just elbussar beror på de upphandlade myndigheternas kravställning. Dock är det viktigt att påpeka att det skiljer sig mellan busstrafiken. Stadstrafiken och turisttrafiken har helt olika förutsätt-



ningar och kan därför inte behandlas på samma sätt. Ett exempel är att det idag i princip inte finns turistbussar som klarar kraven för miljözon 3, just för att de färdas längre än bussar inne i städerna och har inte samma möjlighet till depåladdning. Därför måste både miljözoner och övrig politik vara möjliga att efterleva för att både genomföra omställningen och ha en välmående bransch.

Endast 9 procent av medlemsföretagen anser att Sverige inte borde satsa mer på infrastrukturen för laddning av

elfordon. Det är en ökning från förra årets resultat på 4 procent. Det stämmer väl överens med att begränsade laddningsmöjligheter pekas ut som ett av de avgörande hindren för investering i elfordon. I årets undersökning ser vi en minskning i andelen medlemsföretag som svarar att det finns betalningsvilja för hållbara transportlösningar.

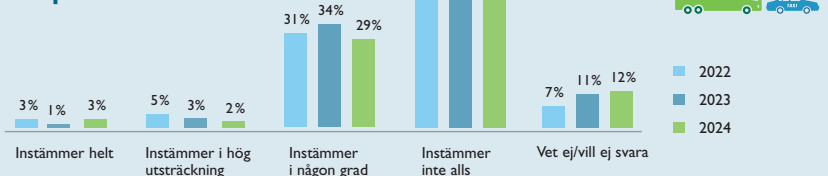
Ett annat exempel på hur både företag och det offentliga kan arbeta på är att se över sina resepolitics. Idag förbjuder

många resepolitics resor med flyg. Men flyget ingår redan idag i EU:s utsläppshandel. Det betyder att utsläppen inte minskar om flyget undantas som transport. Utsläppen omfördelas bara men på samma nivå. För att på riktigt minska utsläppen med flyg borde resepolitics istället fokusera på att medarbetare väljer att lägga till hållbart flygbränsle, boka direktflyg eller flygbolag med senaste generationens flygplan i sin flotta

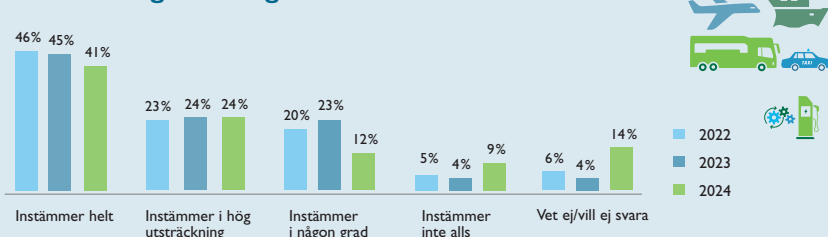
procent att de tror att de är instämmer helt. Här behöver framför allt offentliga upphandlare visa att de är redo att leverera på de mål de sagt och skapa framtidstro om omställningen.

I årets undersökning svarar 55 procent att de instämmer i påståendet att elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter. Det är samma resultat som förra året och en liten ökning från 49 procent 2022. Att mer än hälften av de svarande ser nya affärsmöjligheter är lovande och kan kanske förklaras av att regionerna intresserar sig för elektrifiering för den upphandlade taxi- och busstrafiken. Dock svarar endast 12

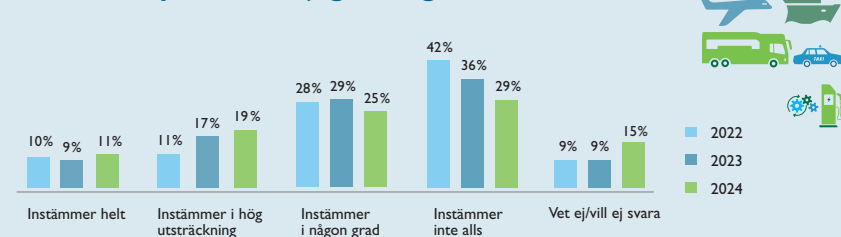
Påstående: Politiken har gett transportbranschen tillräckliga förutsättningar för att ställa om till mer hållbara transporter.



Påstående: Sverige borde satsa mer på infrastruktur kring laddning av elektriska fordon.



Påstående: Elektrifiering av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter generellt



DETTA ÄR TRANSPORTFÖRETAGEN

Transporter är samhällets blodomlopp. Våra medlemmars betydelse för tillväxt och välbefinnande i Sverige kan inte nog framhållas. Därför arbetar vi för att skapa goda förutsättningar för transportnäringen och att på så sätt medverka till välfärd och hållbar tillväxt för alla. För att stödja branschernas verksamhet och utveckling arbetar vi för att skapa stabila och konkurrenskraftiga regler.

Genom att teckna kollektivavtal och påverka politiska beslut stödjer vi våra medlemmar och deras behov för att skapa ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle.

Transportföretagen är en medlemsorganisation inom Svenskt Näringsliv.

Vi representerar sju branscher som alla bidrar till samhällsutvecklingen.

Våra medlemsförbund är:

- ▶ Transportföretagen Flyg
- ▶ Transportföretagen Motor
- ▶ Sveriges Bussföretag
- ▶ Transportindustriförbundet
- ▶ Transportföretagen Hamn
- ▶ Transportföretagen Sjöfart
- ▶ Transportföretagen Väg

Om undersökningen

I årets totalundersökning har 718 medlemmar svarat på frågor. Den totala svarsfrekvensen för undersökningen ligger på 8 procent. Dock är inte svarsfrekvensen avgörande för en pålitlig undersökning utan urvalet. Vi ser att respondenterna är fördelade på samma sätt som medlemskåren vad gäller transportslag och företags-

storlek varför vi bedömer resultatet som säkerställt.

Undersökningen genomfördes i augusti 2024. I grupperingen förbundens aggregerade svar.

Referenser

Naturvårdsverket. Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser. (Hämtad 11 juli 2024).

Ekonomifakta. BNP. (Hämtad 11 juli 2024).

Tanka. Prishistorik. (Hämtad 4 juli 2024).

Mobility Sweden. Statistik – Databas nyregistreringar. (Hämtad 4 juli 2024).

Trafikanalys, 2024. Fordon 2023. (Hämtad 4 juli 2024).

Trafikanalys, 2024. Korttidsprognoser för vägfordonsflottan 2024. (Hämtad 4 juli 2024).

Svenskt Näringsliv, 2022. Kraftsamling elför-sörjning - Senarioanalys 2050. (Hämtad 8 juli 2024).

Energimyndigheten, 2023. Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering. (Hämtad 8 juli 2024).

Referenser, grafer.

Naturvårdsverket. Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser. (Hämtad 11 juli 2024).

Ekonomifakta. Dieselskatt – dieselpolis. (Hämtade 8 juli 2024).

Ekonomifakta. Bensinskatt – bensinpris. (Hämtade 8 juli 2024).

Mobility Sweden. Statistik – Databas nyregistreringar. (Hämtad 4 juli 2024).



KONTAKT

Tina Thorsell,
samhällspolitisk chef
tina.thorsell@transportforetagen.se

www.transportforetagen.se
info@transportforetagen.se

TRANSPORTFÖRETAGEN