



Transportföretagens hållbarhetsrapport 2025 ●—————●

TRANSPORTFÖRETAGEN



Transportsektorns roll i omställningen

TRANSPORTER ÄR EN GRUNDPELARE för Sveriges ekonomi, konkurrenskraft och välfärd. Varor ska fram, människor ska kunna ta sig till jobb, och näringslivet ska fungera – varje timme, varje dag. En fungerande transportsektor är därför inte bara viktigt för tillväxten, utan helt avgörande för att hela samhället ska fungera och utvecklas. medlemsföretags syn på grön omställning och ökad hållbarhet.

Samtidigt är transportbranschen mitt i en av sina största omställningar någonsin. För att Sverige ska nå sina klimatmål krävs att transportnäringen får rätt förutsättningar att gå från fossilt till fossilfritt. Det handlar om ny teknik, investeringar, nya arbetssätt och långsiktiga beslut. Men också om att omställningen måste vara möjlig, rimlig och konkurrenskraftig för företagen som ska genomföra förändringarna i praktiken.

Den här rapporten bygger på Transportföretagens hållbarhetsundersökning 2025 och ger en fördjupad bild av hur våra medlemsföretag ser på omställningen. Vi undersöker bland annat hur viktig

hållbarhetsfrågan är för företagen, vilka hinder som bromsar utvecklingen, vilka affärsmöjligheter som växer fram och i vilken utsträckning politiken bidrar till, eller försvårar, omställningen.

Ambitionen är att ge en samlad lägesbild över branschens utmaningar och möjligheter. Vi hoppas att rapporten kan bidra till större förståelse för vilka beslut som krävs framåt, från företagen, transportköpare och politiken, för att Sverige ska klara omställningen utan att tappa konkurrenskraft och tillväxt.

Sammanfattning av undersökningen

Årets hållbarhetsundersökning visar att transportbranschen fortsatt har en stark vilja att bidra till omställningen. Det gäller oavsett om företagen verkar på land, sjö eller luft. Hållbarhetsfrågan är fortsatt en av de mest prioriterade frågorna för medlemsföretagen, och förväntningarna från kunder och samhället är tydliga. Men samtidigt som ambitionerna är höga finns en växande frustration över att varken betalningsviljan eller de politiska förutsättningarna följer med i samma takt.

Endast en mycket liten andel av företagen upplever att deras kunder är beredda att betala mer för hållbara alternativ. Detta gäller både privata transportköpare, men också i offentliga upphandlingar. Offentliga aktörer är de som prövar transportsektorns omställning, men upplevs samtidigt som inte villiga att betala för de hållbara lösningar de efterfrågar. Om transportbranschens företag ska kunna fortsätta utvecklas och samtidigt behålla sin konkurrenskraft måste kraven följas av resurser.

Ett gott exempel på hur detta kan fungera är Fair Transport¹, där tydliga

och transparenta hållbarhetskrav driver utvecklingen utan att skapa osäkerhet.

För de större företagen som oftare arbetar med större kunder som har egna hållbarhetsmål, är bilden något mer positiv. För många små och medelstora företag fortsätter dock kundens bristande betalningsvilja att vara helt avgörande för möjligheten att hållbarhetsanpassa utbudet.

När hållbarhet efterfrågas i teorin men inte värderas i praktiken skickar det en tydlig signal om att omställningen förväntas ske, men kostnaden ska bäras av någon annan.

Elektrifieringen är samtidigt den väg flest företag ser som central för framtiden, samtidigt som biodrivmedel är den mest naturliga vägen för de delar av branschen där utvecklingen av elektriska fordon inte kommit lika långt. Inställningen till eldrivna fordon är försiktigt positiv, och allt fler företag planerar att investera i elfordon inom de kommande åren. Många ser också att elektrifieringen kan skapa nya affärsmöjligheter, men den utvecklingen hämmas av att politiken inte ger tillräckliga och långsiktiga verktyg. Kostnaden för fordonen, bristande laddinfrastruktur och en låg betalningsvilja från kunderna

är tydliga hinder. För att fler ska kunna ta steget krävs både ekonomiska incitament och stabila spelregler.

Årets undersökning pekar mot en tydlig slutsats. Om Sverige ska nå sina klimatmål måste omställningen vara genomförbar för de företag som utför själva transporter. Det kräver en politik som håller över tid, upphandlingar som premierar hållbarhet på riktigt och kunder som är beredda att betala för den förändring de vill se. Transportföretagen

står redo att bidra, men då måste viljan i samhället följas av ansvar och handlingskraft. betala för den förändring de vill se. Transportföretagen står redo att bidra, men då måste viljan i samhället följas av ansvar och handlingskraft.

REFERENSER

¹ Fairtransport.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	3
Sammanfattning	4
Innehållsförteckning	5
Utvecklingen hittills	6
Utsläpp över tid	7
Elektrifieringen	9
Undersökningen – alla	12
Undersökningen – godstrafiken	36
Undersökning – passagerartrafiken	43
Undersökning – transporttjänster	51
Referenser	58

Utvecklingen hittills – transporterna fortsätter bli mer effektiva och grönare

Samhället kommer att behöva fler transporter i framtiden, inte färre. En växande befolkning, ökade krav på beredskap och en ökande handel gör att fungerande transporter är en förutsättning för både tillväxt och välfärd, så väl som näringsliv och befolkning i hela landet. Transportsektorn är därför inte bara en del av samhällets infrastruktur, den är en grundförutsättning för att Sverige ska utvecklas, växa och ställa om.

Sverige har under flera decennier lyckats kombinera ekonomisk tillväxt med minskade utsläpp. Sedan 1990 har de svenska utsläppen minskat med drygt en tredjedel², samtidigt som BNP nästan fördubblats³. Transportsektorn har under lång tid varit en central del av denna utveckling. Men 2024 ökade Sveriges totala utsläpp med 7 procent, och inrikes transporters utsläpp steg med 22 procent jämfört med året innan⁴.

Det är viktigt att förstå anledningen till denna ökning. Ökningen beror inte på att transportsektorns vilja att ställa om

minskat, utan framför allt på den snabba och kraftiga sänkningen av reduktionsplikten som trädde i kraft i januari 2024. Inblandningen av biodrivmedel i diesel och bensin sänktes till nivåer som låg långt under historiska nivåer.

Men sänkningen var nödvändig eftersom lagstiftningen inte tog hänsyn till konsekvenserna för andra samhällsmål. Däremot anser Transportföretagen att inbromsningen av reduktionsplikten borde varit mjukare, genom att återställa den till nivåerna som gällde när reduktionsplikten infördes⁵. Drivmedelspriserna hade nått nivåer som riskerade att försvåra företagens lönsamhet och möjlighet att bedriva verksamheten till konkurrenskraftiga priser. Reduktionspliktens konstruktion gjorde att priset på exempelvis HVO 100 ökade markant, redan innan Rysslands anfallskrig, och skulle ökat ännu mer om lagkraven kvarstått.

Det tar tid att ställa om, och en hållbar politik måste både värna klimatet och skapa ekonomiska förutsättningar där

företag faktiskt kan fortsätta investera.

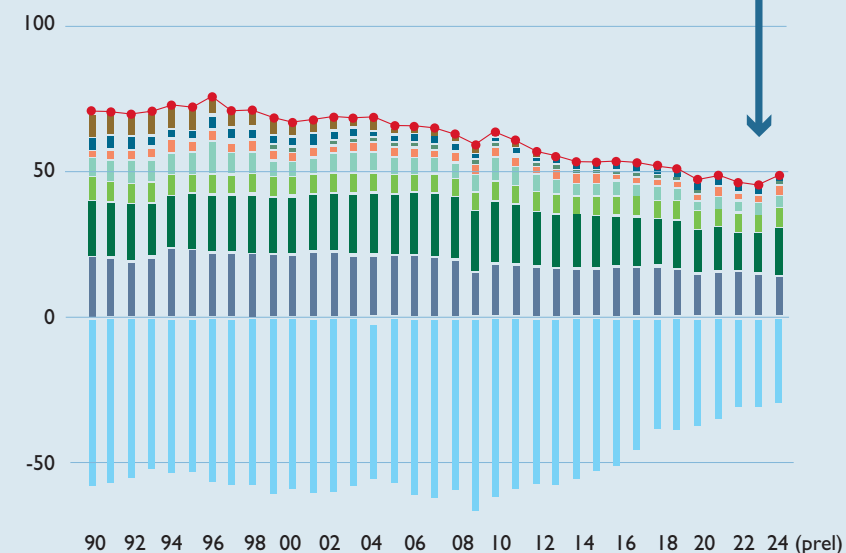
Samtidigt hade en mindre offensiv justering skapat bättre förutsägbarhet för företagen. Den snabba och kraftiga förändringen, följd av en senare höjning, visar hur viktigt det är att styrmedel utvecklas med långsiktighet

och stabilitet, så att företag kan planera sina investeringar utan att riskera oförutsedda kostnadsförändringar. Den kraftiga sänkningen riskerar också att göra företagens investeringar i elektrifiering, eller andra satsningar, mindre lönsamma på grund av den ökade alternativkostnaden.

Sveriges utsläpp och upptag av växthusgaser

Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser 1990-2024 (preliminärt)

Miljoner ton koldioxidekvivalenter



Samtidigt visar utvecklingen tydligt att transportsektorns omställning inte kan vila på ett enda styrmedel, som nästan enbart riktade in sig på näringslivsbränslet diesel. Reduktionsplikten är ett verktyg, men inte den lösning som ensam kommer ställa om svensk transportsektor. Omställningen görs först och främst av ansvarsfulla och lönsamma företag över hela landet. Teknikskiften, utbyggnad av laddinfrastruktur, stora investeringar och en betalningsvilja för hållbara varor och tjänster är minst lika viktiga som hårda politiska styrmedel. För vissa transporter finns ännu inte fullt utvecklade alternativ, och kostnaden för ny teknik är fortfarande för hög för många företag. Därför behöver omställningen stödjas av styrmedel som är långsiktiga, stabila och ekonomiskt förutsägbara.

Transportsektorn är idag betydligt längre fram än för tio eller femton år sedan.

Elektrifieringen går framåt, fler företag investerar i ny teknik och företagen tar sin del av ansvaret. Denna hållbarhetsrapport bekräftar tydligt att transportsektorn vill ställa om och redan gör det i hög takt, men även hur viktigt det är att politiken går i samma riktning. Omställningen förutsätter konkurrenskraftiga företag, realistiska spelregler och en politik som skapar långsiktighet.

För att Sverige ska lyckas nå sina klimatmål krävs att företagens förutsättningar att ställa om förbättras, så att transportsektorn kan fortsätta ta de steg som behövs.

REFERENSER

² Naturvårdsverket. Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser.

³ Ekonomifakt, BNP.

⁴ Naturvårdsverket. Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser.

⁵ Transportföretagen, (2023). Remiss av promemorian "Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel".

Elektrifieringen – väsentligt men inte enda pusselbiten

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 omställning. Även fortsättningsvis kommer teknisk utveckling av förbränningsmotorer 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, men framsteg görs varje dag och utvecklingen går snabbt, framför allt inom drönarområdet. För den som vill veta mer om de olika förutsättningarna för elektrifiering av transportsektorn kan vi rekommendera Per Kågesons rapport Översiktlig analys av förutsättningarna för transportsektorns elektrifiering, som tagits fram på uppdrag av Transportföretagen⁶.

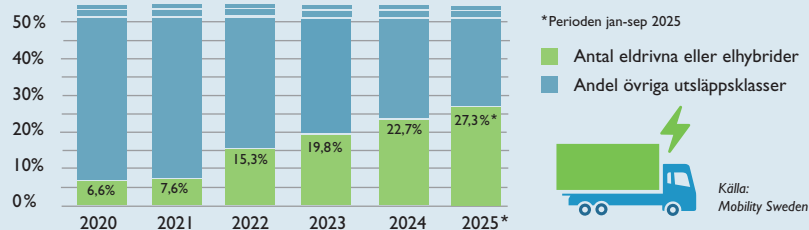
Lätta lastbilar

Enligt Trafikanalys senaste korttidsprognos kommer elektrifieringen av yrkestrafiken att fortsätta öka, men takten varierar kraftigt mellan olika fordonsegment. För lätta lastbilar bedöms andelen eldrivna fordon öka under prognosperioden 2024-2027, delvis till följd av det statliga inköpsstödet Klimatpremie som infördes 2024 men som upphör i oktober 2025⁷. Men här är det också viktigt att påpeka att takten för eldrivna lätta lastbilar kan komma att ske långsammare än prognos för perioden 2024-2027, beroende på ett flertal faktorer så som exempelvis generellt lägre ekonomisk aktivitet, leveransproblem från fordonstillverkare och lägre drivmedelspriser som ger fördel för diesel gentemot el.

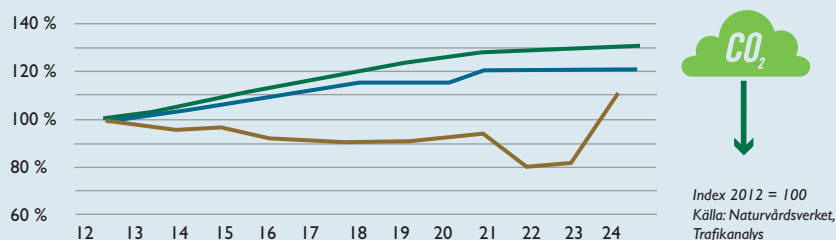
Grafen på nästa sida visar denna utveckling tydligt. Den illustrerar hur andelen nyregistrerade lätta lastbilar som är eldrivna eller elhybrider har ökat, samtidigt som transportarbetet och antalet lätta lastbilar har vuxit medan växthusgasutsläppen har minskat.



Andelen av nyregistrerade lätta lastbilar som är eldrivna eller elhybrider



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



Tunga lastbilar

För tunga lastbilar väntas elektrifieringen fortsätta öka, men i ett måttligt tempo de kommande åren. Prognosen visar att laddbara tunga lastbilar förblir en liten del av den totala nyregistreringen på kort sikt, även om antalet växer. Detta beror främst på att tekniken ännu inte är fullt ut kommersiellt mogen i alla områden, särskilt i fjärrtrafik där räckvidd, laddinfrastruktur och kostnaden fortfarande är hinder. Enligt

Trafikanalys bedöms att investeringarna i nya tunga tekniker är ekonomiskt omfattande och att företagens möjligheter att elektrifiera är starkt beroende av ekonomiska incitament och tydliga styrmedel⁸.

Bussar

För bussarna är bilden annorlunda. Under 2024 stod elbussar för drygt en tredjedel av alla nyregistreringar, vilket gör kollektivtrafiken till ett av de

segment som elektrifieras snabbast. Trots detta visar prognosen att nyregistreringarna väntas plana ut mellan 2025 och 2027⁹. Anledningen till denna bedömning är att bussar upphandlas när nya skattefinansierade transportavtal för kollektivtrafik upprättas. Avtalen brukar löpa över 8–10 år.

Drivmedelsmixen fortfarande viktig

Under 2024 var över en tredjedel av alla nyregistrerade bussar eldrivna, och laddbara tunga lastbilar stod för 6,5 procent av nyregistreringarna¹⁰. Men för lastbilar är detta långt ifrån hela bilden. En mycket stor del av de fordon som registreras som ”diesel” körs i praktiken på HVO 100 eller andra fossilfria bränslen, vilket är centralt för Sveriges utsläppsminskningar. Drivmedelsmixen, inte enbart elektrifiering, är därför avgörande för omställningen.

Sverige har också en relativt stor biogasflotta, framför allt inom busstrafiken¹¹. Dock minskar mängden gasbussar till förmån för el, vilket man bland annat kan se i upphandlingarna från SL. För tunga fordon är detta särskilt relevant eftersom biogas kan användas där eldrivna fordon ännu inte är möjliga.

Sammantaget framgår att det inte är mängden transportarbete som skapar utsläppen, utan vilket drivmedel som

används. Effektiva transporter är avgörande för tillväxt, omställning och beredskap. Utmaningen är att snabba på tekniskiftet utan att äventyra transporternas förutsättningar eller konkurrenskraft.

För att lyckas krävs styrmedel som är teknikneutrala, långsiktiga och förutsägbara. Prognosen från Trafikanalys visar tydligt att tillfälliga eller ryckiga politiska beslut ger långvariga negativa effekter på investeringsviljan¹². Därför behövs villkor som gör det ekonomiskt motiverbart för företag att ta nästa steg, oavsett om det gäller el, biogas, vätgas eller andra drivmedel.

Transportföretagen ser därför ett stort behov av långsiktiga villkor, teknikneutralitet och stöd som matchar företagens verkliga investeringskostnader. För att transportbranschen fullt ut ska kunna bidra till klimatmålen utan att tappa konkurrenskraft eller minska tillgängligheten behövs styrmedel som skapar förutsättningar, inte hinder.

REFERENSER

⁶ Kägeson, 2021. Översiktlig analys av förutsättningarna för transportsektorns elektrifiering

⁷ Trafikanalys, Korttidsprognoser för den svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden, PM 2025:9, 2025

⁸ Trafikanalys, Korttidsprognoser för den svenska vägfordonsflottan – metoder och antaganden, PM 2025:9, 2025.

¹⁰ Ibid

¹¹ Ibid

¹² Ibid

Undersökningen – alla



Våra medlemsföretag arbetar för att bidra till de globala hållbarhetsmålen och skapa en hållbar utveckling för människan, miljön och ekonomin. I oktober 2015 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 fossilfria 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, 2023 och 2024, vi kan därför redovisa utvecklingen jämfört med tidigare år. I detta kapitel redovisar vi hela undersökningen. Särskilda nedbrytningar på

godstransporter och passagerartrafik redovisas separat. Efter varje fråga kommenterar vi resultatet och utvecklingen jämfört med föregående år.

Hållbarhetsfrågan är fortsatt viktig för våra medlemmar.

Hållbarhetsfrågan fortsätter att ha en stark ställning bland Transportföretagens medlemmar. I årets undersökning anger 81 procent att hållbarhet ur ett miljö- och klimatperspektiv är mycket eller ganska viktigt för verksamheten. Det ligger i nivå med tidigare år och visar på en stabil och hög prioritet över tid.

Andelen som bedömer frågan som mycket viktig ligger på 30 procent, vilket är i linje med 2024 och högre än 2023. Samtidigt är det få som nedprioriterar

hållbarheten, endast 3 procent anser att hållbarhet inte alls är viktigt.

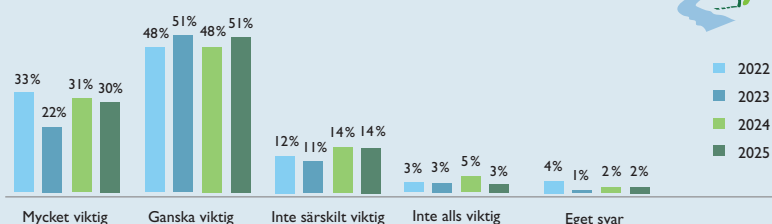
Företagen visar tydligt att hållbarhet är viktigt. Det finns en stark vilja att ta ansvar och göra rätt, men viljan behöver mötas av förutsättningar som gör det möjligt att omsätta ambition i praktik. I många verksamheter är vardagen fortfarande starkt styrd av prispress, hård konkurrens och korta avtalscykler. Det är också här som kundernas betalningsvilja blir avgörande. För att om-

ställningen verkligen ska ta fart måste de aktörer som efterfrågar hållbarhet också ta sin del av kostnaden. Företagens vilja finns, men den måste mötas av rätt incitament och långsiktiga villkor.

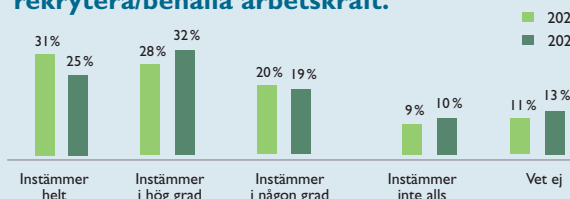
Hur arbetar verksamheterna idag?

Transportbranschen är alltid framåtutvecklande, och det gäller även på hållbarhetsområdet. Detta sker främst genom att välja bränslen med lägre påverkan och att körningen blir bättre planerad. Detta är inget nytt för transport-

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.

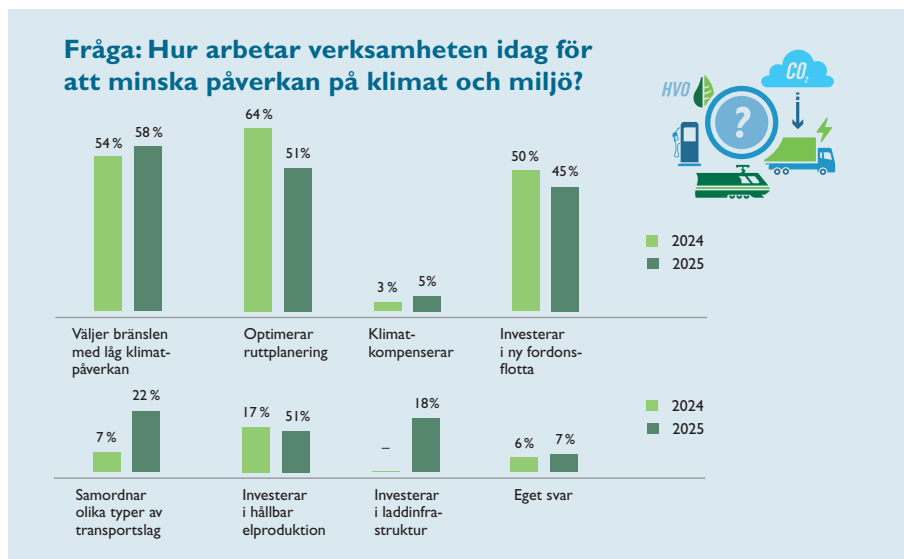


branschen, utan har använts länge som verktyg för att minska kostnader och utsläppen. Fler och fler företag skiftar också från fossila bränslen till andra alternativ. Detta inkluderar dels en ny och mer hållbar fordonsflotta, men även genom att byta över till höginblande bränslen i de befintliga förbränningsmotorerna. Detta stärker transportbranschens ställning som bland de mest

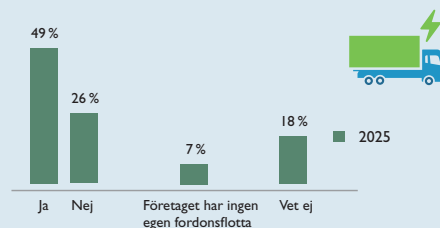
innovativa och ledande i omställningen.

Det finns dock områden där transportnäringsen inte är så aktiva för att minska påverkan av utsläppen. Väldigt få företag använder sig utav klimatkompensation som ett sätt att balansera utsläppen från verksamheten¹³.

Företagens arbete med att minska



Fråga: Om eldrivna fordon kostade lika mycket att köpa som fordon med förbränningsmotorer, skulle företaget i så fall köpa ett eldrivet fordon?



klimat- och miljöpåverkan ligger fortsatt på en hög nivå. Årets undersökning visar att branschen fortsätter att prioritera både bränsleval, effektiviseringar och investeringar som stärker hållbarheten på längre sikt. Samtidigt märks tydligt att det utdragna ekonomiska lågkonjunkturen har påverkat vilka satsningar som varit möjliga för företagen. Fortsatt höga räntor, redan pressade marginaler och dyra fordon gör att företag tvingas väga sina beslut ännu noggrannare än tidigare.

Det betyder dock inte att ambitionerna har minskat. Tvärtom syns en stabil vilja att fortsätta utveckla mer klimatvänliga arbetssätt, även när de ekonomiska förutsättningarna är tuffare. Många företag fokuserar på åtgärder som ger direkt effekt och som går att genomföra utan stora kapitaltunga investeringar, som optimerade rutter. Samtidigt fortsätter företagen att successivt modernisera sina fordonsflottor och stärka sin beredskap för elektrifieringen, även om tempot såklart påverkas av det generella kostnadsläget och förutsättningarna.

Vi ser också att nya områden växer fram i takt med att tekniken utvecklas. Investeringar i laddinfrastruktur, samordning mellan olika transportslag och ett ökat intresse för att producera egen fossilfri el visar att branschen breddar

sitt miljöarbete och anpassar sig till en mer komplex omställning.

Sammantaget visar årets resultat en bransch som fortsätter att ta steg framåt, men gör det i ett ekonomiskt klimat som kräver prioriteringar för bibehållen lönsamhet. Företagen behåller sin höga ambition, men tvingas i större utsträckning än tidigare välja åtgärder som är genomförbara här och nu.

I årets undersökning framträder också en tydlig bild av hur stark omställningsviljan är när ekonomiska hinder tas bort. När elfordon antas kosta lika mycket som fossila fordon blir betydligt fler företag beredda att välja det eldrivna alternativet. Det visar att många företag ser elektrifieringen som ett naturligt nästa steg, inte bara ur ett klimatperspektiv utan även som en långsiktig investering.

Det visar också att omställningen främst inte bromsas av bristande vilja, utan av de praktiska och ekonomiska förutsättningarna som företagen måste förhålla sig till. När dessa förändras, förändras också besluten. Företagen står redo att ta steget när investeringen blir möjlig att bära.

REFERENSER

¹⁴ Aktuell Hållbarhet, 2023. Granskning: "Klimatkompensation från stor aktör till största delen värdeflös".

Stor efterfrågan på hållbarhet – men betalningsviljan saknas

På samma sätt som hållbarhetsfrågan är viktig för transportbranschen, efterfrågar även kunderna hållbarhet. Kundernas intresse för hållbara varor och tjänster finns kvar, men årets resultat visar att en ökande efterfrågan inte är lika tydlig som tidigare. Andelen företag som upplever en starkare efterfrågan har minskat något över tid, och fler anger att deras kunder inte efterfrågar hållbar-

het i högre grad än tidigare. Det tyder på att även här spelar det ekonomiska läget stor roll. När ekonomin förändras blir kunder mer försiktiga, och långsiktiga ambitioner får ibland stå tillbaka för kortsiktiga budgetprioriteringar.

Samtidigt är det viktigt att notera att en stor del av företagen fortfarande märker ett intresse för mer hållbara alternativ, om än i varierande grad. Det visar att viljan att göra rätt finns kvar,

men att förutsättningarna att agera har förändrats. Flera år i följd med hög inflation, höga räntor och kostnadskriser har gjort att både transportköpare och konsumenter behöver göra svårare prioriteringar.

Resultatet följer också samma mönster som i branschen i stort, ambitionerna består, men förutsättningarna påverkas av omvärldsfaktorer. Att en något större andel företag nu svarar att de inte upplever någon ökad efterfrågan är därför sannolikt ett uttryck för ekonomisk försiktighet snarare än minskat intresse för hållbarhet. När kostnadsläget stabiliseras kan efterfrågan på mer hållbara transporter mycket väl ta fart igen.

De större företagen upplever i högre grad att deras kunder efterfrågar mer hållbarhet, men även här minskar intresset. Dessa företag arbetar oftare med större uppdragsgivare som har egna klimatmål, interna arbetssätt och egna krav på leverantörerna.

För mindre företag ser kundrelationerna ofta annorlunda ut. De möter i större utsträckning kunder som gör snabba och ofta prisdrivna val, där hållbarhetsaspekten får stå tillbaka när ekonomin är osäker. Det betyder inte att vare sig företag eller kunder är ointresserade

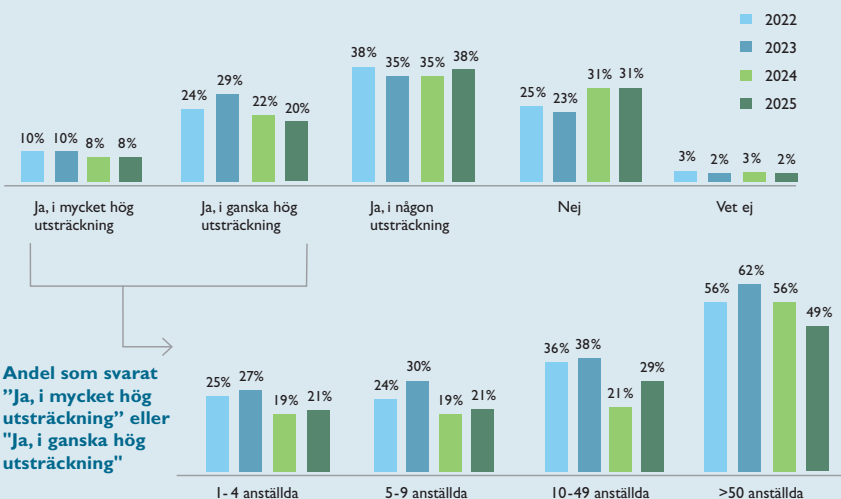
av hållbarhet, men att de ekonomiska ramarna påverkar vilka alternativ som faktiskt blir möjliga.

Kundernas betalningsvilja för hållbarhet är fortsatt låg. Många företag vittnar om att efterfrågan på hållbarhet finns, men när det kommer till kostnaden tar priset över. För transportföretag innebär det här en dubbel utmaning. De ska både möta ökade krav på att minska utsläppen och samtidigt bära en större del av kostnaderna själva. I längden är det en ekvation som inte går ihop.

När kostnaden för mer hållbara lösningar förväntas ligga hos transportören signalerar det att hållbarhet är viktigt så länge det inte kostar mer. Det riskerar att bromsa investeringar, även bland företag som vill gå före. Företag som ser ett behov av att förnya sin fordonsflotta eller göra andra investeringar som minskar utsläppen, tvingas avvakta när den ekonomiska risken blir för stor. Ställningstagandet är därför tydligt - utan betalningsvilja från kunderna kommer omställningen att gå långsammare än vad den kan.

Sammanfattningsvis bekräftar undersökningen att branschen har höga hållbarhetsambitioner, men även att ambitionerna behöver förutsättningar för att kunna omsättas i verklighet. När

Fråga: Upplever ni att era kunder efterfrågar hållbara varor och tjänster i högre grad?



företag inte blir kompenserade för de ökade kostnader som det innebär att investera, riskerar det att urholka deras möjligheter att ställa om i den takt som efterfrågas.

Kommuner, regioner och staten har en avgörande roll för transportbranschens omställning. Det är det offentliga som sätter klimatmålen, fastställer tidsramarna och formulerar de krav som företag förväntas leva upp till. Men årets resultat visar att betalningsviljan fortfarande inte motsvarar ambitionsnivån. Trots att det offentliga är stora köpare av transporter upplever många företag att hållbarhet väger för lätt när avtal

upphandlas och priset får styra. Det skapar en tydlig motsättning - hållbarhetskraven är höga, men viljan att betala för hållbara transporter är låg.

Det offentliga upphandlar varor och tjänster för över 1 000¹⁵ miljarder kronor – en summa som gör sektorn till en av Sveriges mest kraftfulla aktörer när det gäller att påverka marknaden. Om dessa resurser används klokt kan de accelerera hela transportsektorns omställning. Men om betalningsviljan inte finns, riskerar de offentliga upphandlingarna i stället att bromsa utvecklingen.

Det här är en utveckling som riskerar

att undergräva själva omställningen. När offentliga aktörer ställer höga krav på utsläppsminskningar men samtidigt pressar priserna till nivåer som inte rymmer kostnaden för hållbarhet, blir effekten att företag inte kan stöttas i omställningen. Ambitionerna blir alltså på pappret, och syns inte i den vardag där de ska genomföras. Det finns redan idag flera exempel på när det offentliga har kunnat stötta omställningen, den möjligheten måste nyttjas i större utsträckning i dialog med företagen.

Det handlar dessutom inte bara om de upphandlingar som gäller själva transporten. Även i upphandlingar där transporten är en del av det, som vid matdistribution, leveranser eller inköp till offentliga verksamheter, behöver

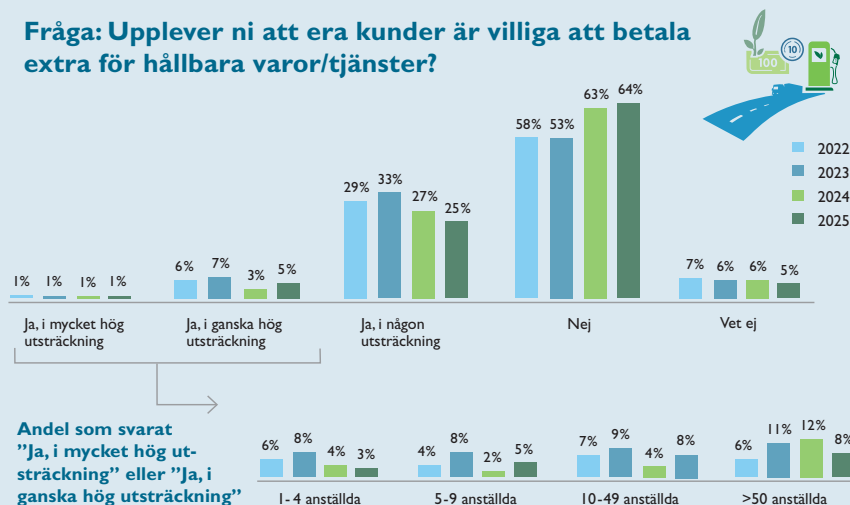
hållbarhetskraven följa med. Det samma gäller för direktupphandlingar. Här har det offentliga stora möjligheter att påverka, men ofta saknas helhetssynen.

Det offentliga har ett val. Antingen fortsätter man att tala om den gröna omställningen utan att ge branschen de ekonomiska förutsättningarna, eller så använder man sin enorma köpkraft för att faktiskt leda utvecklingen och dela på ansvaret och kostnaderna för omställningen.

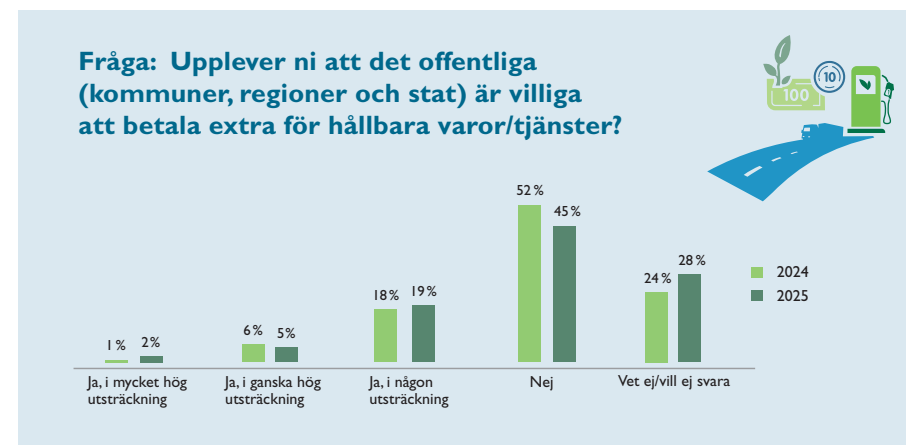
REFERENSER

¹⁵ Upphandlingsmyndigheten. 2025. Upphandling för 1 009 miljarder.

Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala extra för hållbara varor/tjänster?



Fråga: Upplever ni att det offentliga (kommuner, regioner och stat) är villiga att betala extra för hållbara varor/tjänster?



Tillräckligt stöd från politiken saknas

Även årets resultat visar att många transportföretag inte upplever att politiken ger de förutsättningar som krävs för att branschen fullt ut ska kunna ställa om. Trots att nivåerna rör sig något mellan åren ligger uppfattningen kvar på en hög nivå. Gapet mellan de politiska målen och företagens upplevda möjligheter till stöd för att nå dem finns kvar. Endast en liten del instämmer helt eller i hög grad i att politiken ger tillräckligt stöd, vilket gör att förtroendet för politiken som helhet fortfarande är lågt.

Det innebär att företag ofta vill mer än vad de politiska förutsättningarna tillåter. Många uttrycker att de vill ta ett större steg i omställningen, men

att stödet från politiken inte upplevs matcha den ambitionsnivå som bestäms i klimatmålen. Flera företag hamnar då i ett läge där de vill investera och utveckla sin verksamhet, men där de saknar de politiska förutsättningarna som behövs för att ta nästa steg.

Det märks också tydligt i hur företagen ser på ansvarsfördelningen. En stor del av branschen anser att transportnäringen förväntas lösa en alltför stor del av klimatutmaningen på egen hand, och även den uppfattningen har legat stabilt på en hög nivå över flera års mätningar. Det är alltså inget tillfälligt, utan en återkommande bild av att ansvaret upplevs som ojämnt fördelat.

För många företag skapar detta en känsla av att deras arbete är centralt för att nå klimatmålen, men att andra aktörer inte gör sin del i arbetet. Ambitioner finns, viljan är stor, men helheten upplevs inte tillräcklig. Det gör att omställningen inte rör sig i den takt som företagen själva hade hoppats på.

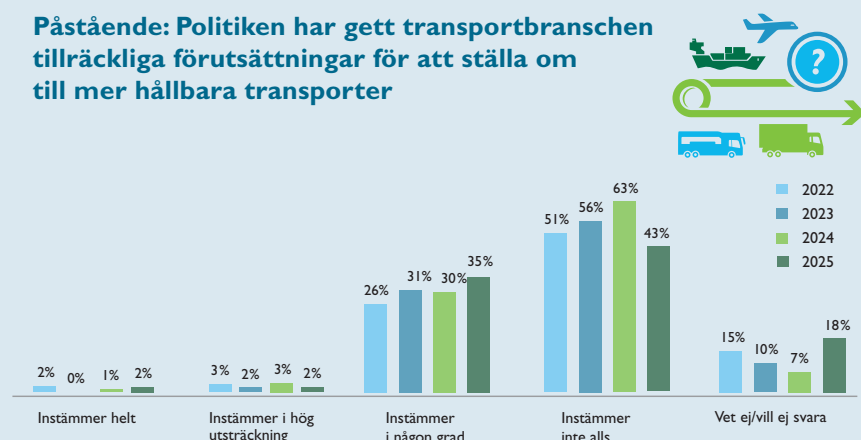
Årets resultat visar därför att transportföretagen vill ta ansvar och utvecklas i rätt riktning, men att de efterfrågar en mer samlad och stödjande politisk inriktning. Politiken vill åt rätt håll, men skapar inte rätt förutsättningar för att komma dit. För att branschen ska kunna omsätta sina ambitioner i praktisk förändring behöver de politiska förutsättningarna spegla de mål som

politiken sätter upp.

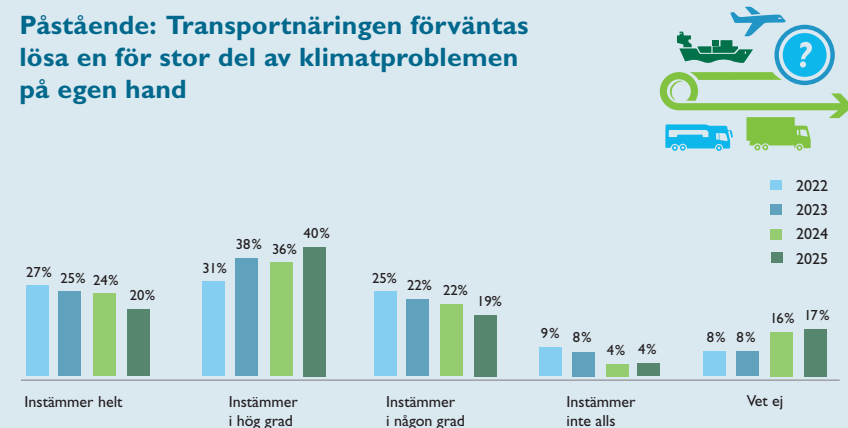
Företagen ger en tydlig signal, politiska svängningar gör det svårt att ställa om. En mycket stor andel upplever att beslut som ändras snabbt eller drar åt olika håll skapar en osäkerhet som bromsar omställningen och investeringar. När politiken blir ryckig och inkonsekvent påverkar det direkt företagets möjlighet att ta nästa steg i omställningen.

Det handlar inte bara om en allmän oro, utan om konkreta hinder. Omställningen kräver stora och långsiktiga investeringar i ny teknik och infrastruktur. Då måste företagen känna att spelreglerna är stabila. När styrningen skiftar kort efter att beslut fattats riskerar investeringskal-

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



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



kyler att falla ihop, och även de aktörer som vill ligga längst fram tvingas vänta chansa på politikens utveckling. Det leder inte till en starkt investeringsvilja.

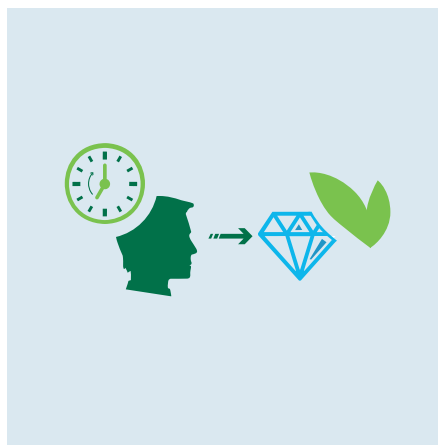
Ett tydligt exempel på det är reduktionsplikten¹⁶. Under en period låg den på en nivå som var för hög, vilket påverkade företagets verksamhet och lönsamhet i stort. Den efterföljande kraftiga sänkningen var därför nödvändig. Men att den sedan höjdes igen, om än i mindre omfattning, visar hur snabbt förutsättningarna kan ändras. Problemet är inte enskilda beslut, utan hastigheten i förändringarna och bristande långsiktighet i politiken. Sänkningen av reduktionsplikten var bra, men när regelverk pendlar snabbt slår det direkt mot företagets planering. Den kraftiga sänkningen riskerar dessutom att göra företagets investeringar i elektrifiering, eller andra satsningar, mindre lönsamma på grund av den ökade alternativkostnaden.

Detta gäller även de nya kraven på hållbarhetsredovisning, även kallat CSRD. När lagstiftningen hade klubbats, och många företag börjat göra anpassningar och investeringar för efterlevand, så backar politikerna. Tiden för rapportering skjuts fram, kraven görs om, och alla instanser ska ännu en gång försöka ena sig. Det här skapar inte långsiktighet eller förtroende till de politiska pro-

cesserna. Politiken behöver inse redan innan beslut fattas vad konsekvenserna av de är, inte agera i panik efteråt.

Företagen är samtidigt tydliga med vad de behöver för att kunna ta större steg. En mycket stor andel anser att politiken i högre grad bör inriktas på att stödja och uppmuntra dem som vill eller redan ställer om. Det handlar om att göra det möjligt för fler att följa med, inte att försvåra för de företag som, av olika anledningar, har en längre resa kvar.

Det branschen efterfrågar är en politik som gör omställningen genomförbar i praktiken. Med långsiktighet, stabilitet och en tydlig riktning. När förutsättningarna är mer förutsägbara vågar fler investera och ta ansvar, och omställningen kan gå snabbare.



Krängliga regler och långa ledtider bromsar omställningen

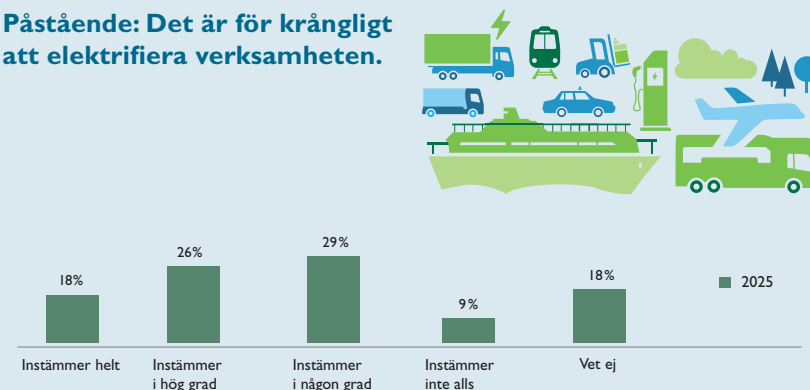
För många transportföretag är inte viljan att ställa om problemet, det är vägen dit. Omställningen kräver stora investeringar, nya arbetssätt och teknik som går snabbt framåt. Mitt i detta möter företagen regelverk som upplevs som svåra att hantera, tar lång tid att få besked i och ofta gör stegen mot en mer hållbar verksamhet onödigt komplicerade. Problemet är inte reglerna i sig, utan att när de blir onödigt riskerar de att bli ett hinder, snarare än ett stöd. Då tappar omställningen fart.

Det märks särskilt tydligt i arbetet med elektrifiering. Många företag vill ta klivet, men upplever att själva processen är för svår. Regler om etablering av laddstationer, elanslutningar eller andra krav kan vara otydliga och tidskrävande

att navigera. För varje steg som drar ut på tiden försvinner möjligheten att investera i tid, och företag måste i stället lägga resurser på att förstå och följa regelverket.

Företagen beskriver också hur långa väntetider och krångliga processer försvårar omställningen. När beslut tar månader eller år skapas en osäkerhet som gör det svårt att planera. Det fanns förhoppningar om att processen skulle vara enklare när ansvaret för stödet gick från Naturvårdsverket till Energimarknadsinspektionen, men så har inte fallet blivit. Många företag vittnar om att de har väntat i över ett år på sina ansökningar. Omställningen är beroende av att företag vågar investera, men det förutsätter att processerna går att förutse. För många aktörer är det helt enkelt

Påstående: Det är för krångligt att elektrifiera verksamheten.



inte helt möjligt att hålla uppe tempot när varje steg i omställningen möts av administrativa hinder.

Det gör att även företag som vill vara tidiga och ambitiösa riskerar att bromsas. Regelkrångel handlar därför inte bara om frustration i vardagen, utan om något som i praktiken avgör hur snabbt Sverige kan ställa om. Regelverken måste bli enklare, snabbare och mer anpassat efter hur transportföretag faktiskt arbetar. Först när hinder i processen

minskar kan omställningen ske i den takt som krävs

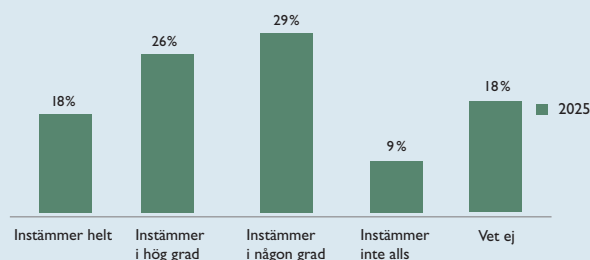
För den som vill fördjupa sig ytterligare i hur regelkrångel påverkar transportföretagen går det att läsa Transportföretagens rapporter *Ska vi åka eller bråka?* och *Macken som fastnade i paragrafdjungeln*.

REFERENSER

¹⁶ Diskussionen här gäller reduktionsplikten för bensen och diesel. När det gäller avskaffandet av den svenska reduktionsplikten för flygfotogen var det nödvändigt och välkomnades detta av branschen eftersom ReFuelEU Aviation medfört en europeisk inblandningsplikt av hållbart flygbränsle.

Påstående:

Regelkrångel gör det svårare för företaget att ställa om.



Stabilt stöd för eldrivna fordon

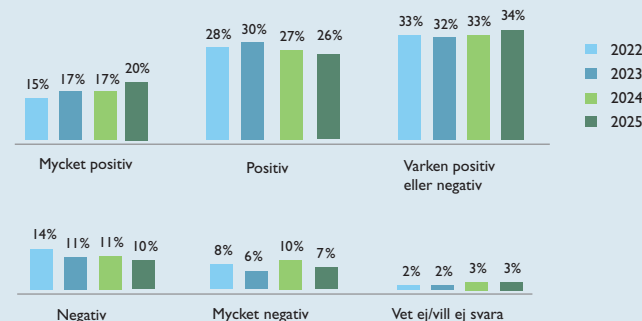
Inställningen till eldrivna fordon ligger kvar på en stabilt positiv nivå, även om utvecklingen mellan åren visar små skillnader. Andelen som är positiva eller mycket positiva fortsätter att vara stark, och växer något jämfört med föregående år. Det visar att intresset för elektrifiering står sig trots ett ekonomiskt läge som påverkat både investeringstakt och möjligheter.

Samtidigt finns en betydande grupp företag som intar en mer avvaktande position. Den största kategorin består av dem som varken är positiva eller negativa. Det

speglar en verklighet där många företag fortfarande följer utvecklingen, men där kostnader, infrastruktur och praktiska förutsättningar gör att steget mot elektrifiering inte alltid känns självklart.

Den negativa inställningen minskar svagt och ligger på fortsatt låga nivåer. Det tyder på att elfordon inte längre uppfattas som något främmande eller kontroversiellt, utan som en teknik som blivit en naturlig del av diskussionen om branschens framtid även för företag som ännu inte ser den som ett alternativ i det egna arbetet.

Fråga: Vad är företagets generella inställning till eldrivna fordon?



Laddinfrastruktur – en fortsatt central fråga

Företagen är fortsatt tydliga, Sverige behöver satsa mer på laddinfrastruktur. En stor majoritet anser att utbyggnaden inte går tillräckligt snabbt och att bristen på laddmöjligheter riskerar att bromsa

elektrifieringen. Trots vissa svängningar mellan åren är stödet stabilt och brett för en kraftigare nationell satsning.

Det här är inte en fråga som bara berör transportbranschen. Hela näringslivet påverkas av hur väl laddinfrastruktu-

ren fungerar. Regeringen lyfter själva att hinder måste bort och att de höga transaktionskostnaderna i dagens system försvårar en snabb utbyggnad. Företagen delar den bilden: utan enklare processer och fler laddpunkter i hela landet blir omställningen långsammare än den behöver vara.

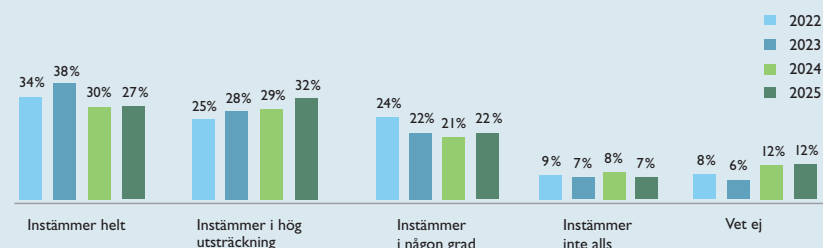
ha påverkat och gjort att vissa företag valt att prioritera investeringar i biodrivmedel framför laddinfrastruktur. För flera har det blivit den mest ekonomiskt hållbara vägen just nu, eller skapat en möjlighet till omställning där infrastrukturen för drivmedel redan finns på plats.

I det läget är det inte oväntat att de flesta företag inte planerar att investera i semipublika eller publika laddpunkter det kommande året. När företagen redan måste fokusera på sina egna laddbehov krävs det satsningar från annat håll för att laddinfrastrukturen ska växa i den takt som behövs.

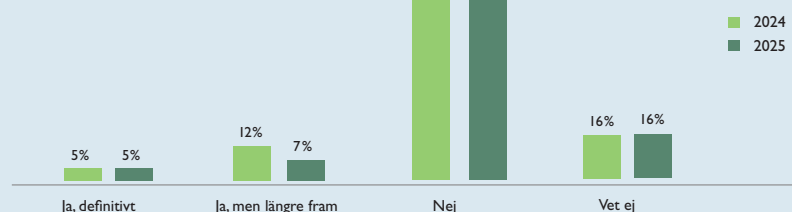
E-handeln fortsätter att påverka godstrafiken i Sverige. När allt fler konsu-

Samtidigt kan skattebefrielsen på biogas

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

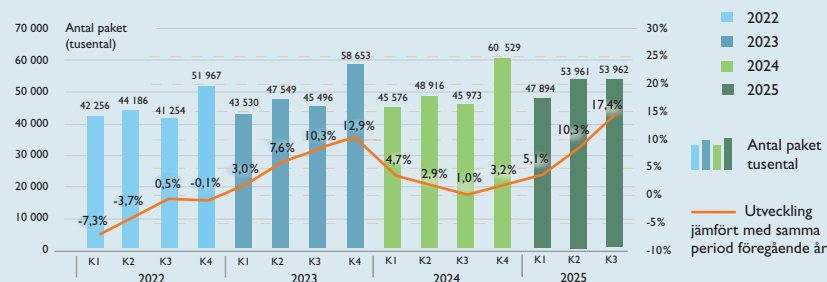


Fråga: Kommer företaget att investera i semipublik eller publik laddinfrastruktur det kommande kvartalet/året?



E-handelspaket

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



menter väljer att handla på nätet växer volymerna i alla led av logistikkedjan, från centrallager till last-mile. Det påverkar hela transportsektorn och ställer nya krav på kapacitet, tillgänglighet och hållbarhet.

Den ökande handeln märks tydligt i de inhemska paketvolymerna, som fortsätter att öka. Men det är framför allt utlandspaketen som sticker ut. Även handeln med second-handpaket fortsätter att stadigt öka¹⁷.

Denna utveckling innebär att transportföretagens behov förändras snabbt. För last-mile-trafiken, där lätta lastbilar dominerar, innebär ökade paketvolymerna också ett växande behov av fossilfria al-

ternativ. Elektrifierade lätta lastbilar blir ett allt viktigare verktyg för att hantera ökande trafik i tätorter och samtidigt nå klimatmålen. Regeringen har öppnat för nattrafik genom att ändra trafikförordningen, men det kräver att det finns handel som kan ta emot transporterna under natten.

Men för att detta ska bli verklighet krävs bättre förutsättningar. Laddinfrastruktur vid både leveranspunkten och längs centrala stråk är avgörande för att klara de logistiska flöden som e-handeln skapar, särskilt när volymerna växer från både svenska och internationella e-handlare

REFERENSER

¹⁷ Transportföretagen. 2025. Paketindex, kvartal 3 2025.

En bred energimix präglar företagens planer framåt

Företagens planer för de kommande fem till tio åren visar på en tydlig bredd i vilka drivmedel man vill använda. El ligger fortsatt högst, med hälften av företagen som uppger att de främst planerar att investera i eller använda el. Samtidigt ser många biobränslen som en viktig del av sin framtida energimix, och en stor andel väljer även att inkludera biodrivmedel i sina planer.

El och biodrivmedel är som viktiga komplement i omställningen. För längre sträckor, där laddinfrastrukturen eller tekniken för el inte är tillräcklig, är biodrivmedel ett hållbart alternativ som redan idag fungerar väl. Det gör också

biodrivmedel till ett naturligt val för företag som ännu inte har möjlighet eller vilja att investera i el, men som ändå vill minska sina utsläpp.

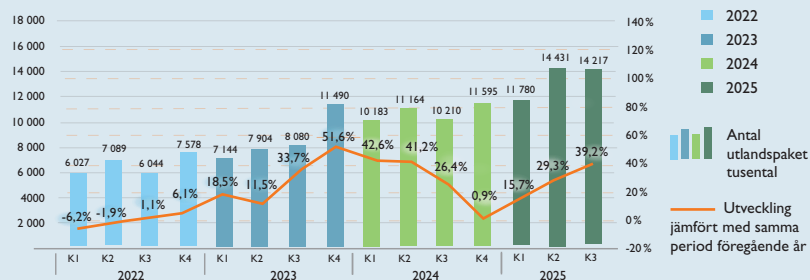
Även fossila drivmedel finns kvar i företagens strategier. Nästan hälften anger att de även framöver kommer behöva investera i eller använda fossil energi, även om det är fler som planerar för el. Det speglar den praktiska verkligheten där alla delar av transportsektorn har inte likvärdiga förutsättningar att ställa om, och i vissa segment finns ännu inga fullt utvecklade fossilfria alternativ.

Intresset för vätgas minskar något jämfört med tidigare år, men är fortsatt närvarande i företag med längre tidshori-

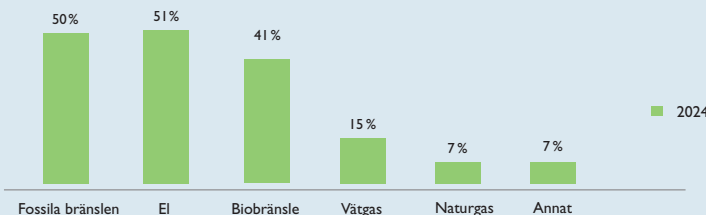
Utlandspaket

E-handelspaket där e-handlaren befinner sig utanför Sverige och transportresa börjar utanför landets gränser

År 2022: 26 738 386
År 2023: 34 617 983
År 2024: 43 152 854
År 2025: 40 428 591



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



sonter eller särskilda transportbehov. Helhetsbilden visar att företagen planerar för en kombination av energislag, där elektrifiering får en allt större roll men där biobränslen och fossila alternativ fortsatt behövs under omställningens gång. Det understryker att omställningen

inte sker genom ett enda drivmedel – utan genom en energimix som anpassas efter teknikens mognad, kostnader och de krav som olika typer av transporter ställer.

REFERENSER

¹⁵ Svenskt Näringsliv, 2022. Kraftsamling elförbrukning – Scenarioanalys 2050.

¹⁶ Energimyndigheten, 2023. Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering.

Elektrifieringens utmaningar

Tillgången till fossilfri el är helt avgörande för Sveriges fossilfria omställning. Sverige har i grunden en energimix med helt rätt förutsättningar. Vattenkraften i norr och kärnkraften i söder ger en nästan helt fossilfri elproduktion, och kompletteras av både sol- och vindkraft. Det är en bra utgångspunkt för den gröna omställningen. Men när allt fler sektorer elektrifieras sätts energisystemet under en press som kommer att kräva stora förändringar.

Behovet av el ökar snabbt. Svenskt Näringsliv uppskattar att elbehovet år 2050 kan landa på omkring 193 TWh, det motsvarar mer än en fördubbling av dagens produktion¹⁸. Och enligt en utredning av Energimyndigheten kan den här ökningen behöva ske redan till 2035 för att Sverige ska nå sina klimatmål 2045¹⁹. Utbyggnadstakten behöver alltså inte bara vara hög, den behöver vara historiskt hög.

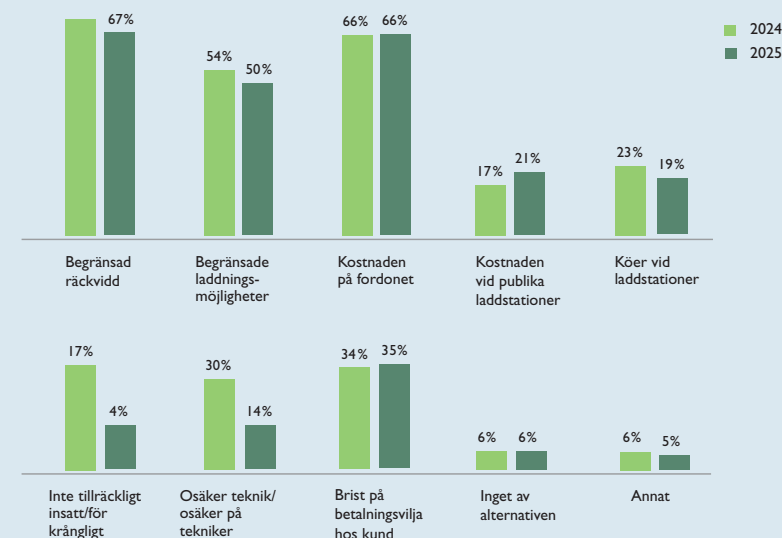
Att systemet redan idag är ansträngt har

blivit tydligt. Under perioder med högt behov har effektreserver tagits i drift, och då med olja. Det visar hur sårbart systemet kan vara när efterfrågan på el växer snabbare än den fossilfria produktionen. Elektrifieringen gör bara skillnad om elen faktiskt kommer från fossilfria källor.

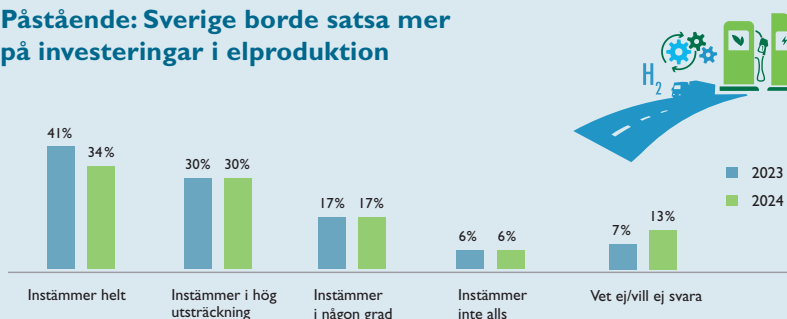
För transportföretag blir tillgången på

el och effekt en helt avgörande fråga. Det handlar inte bara om att det finns tillräckligt mycket el i systemet utan också om att den finns där den behövs. Företagen måste kunna ladda längs vägen och vid slutdestinationen utan att riskera förseningar eller avbrott. Osäkerhet kring elnätscapacitet och anslutning gör att många inte kan investera i elfor-

Fråga: Vid ett potentiellt köp av ett eldrivet fordon, vad av följande anser du skulle vara de största hindren till att köpa ett eldrivet fordon? Flera val är möjliga.



Påstående: Sverige borde satsa mer på investeringar i elproduktion



don eller laddinfrastruktur.

Branschen är därför tydlig i sin uppfattning om att Sverige behöver mer elproduktion. Om omställningen ska gå snabbare krävs både stabil tillgång på el och både kortare och enklare tillståndprocesser för ny produktion och utbyggnation av laddinfrastruktur. Utan det blir elektrifieringen ett löfte utan leverans.

De hinder som företagen ser för att investera i elfordon ligger i linje med de

praktiska utmaningar som präglar elektrifieringen i stort. Begränsad räckvidd och höga fordonskostnader fortsätter att vara de faktorer som väger tyngst, tätt följt av upplevelsen av otillräckliga laddningsmöjligheter. Denna kombination gör det svårt för många aktörer att motivera en omställning när den dagliga verksamheten kräver säker tillgång till både räckvidd och laddning.

Även frågor som kostnaden vid publika laddstationer och risken för köer skapar

osäkerhet. Företag är beroende av förutsägbarhet, och när laddningen riskerar att bli dyr eller tidskrävande påverkar det hela affärsmodellen. Det blir särskilt påtagligt när man räknar in kör- och vilotider i ekvationen för laddningen. Det är tydligt att infrastrukturen ännu inte upplevs som tillräckligt robust för att klara branschens behov.

Samtidigt blir bristen på betalningsvilja ett ännu tydligare hinder. Företag som investerar i elfordon tar i praktiken en kostnad som de inte upplever att marknaden är villig att bära. När kunderna inte betalar för de hållbara alternativ som företagen förväntas leverera försvinner det lönsamheten för stora investe-

ringar. Det gör betalningsviljan till en av de mest avgörande faktorerna för om elektrifieringen kan ske i den takt som krävs. Resultatet visar tydligt att även företag som vill ställa om ser begränsade ekonomiska möjligheter att göra det om inte kunderna bidrar till omställningen.

Elektrifieringen kräver att flera delar fungerar samtidigt. Det behövs investeringar i infrastruktur, stabilare ekonomiska villkor och, inte minst, en marknad som är villig att betala för hållbara transporter.

REFERENSER

¹⁸ Svenskt Näringsliv, 2022. Kraftsamling elförsörjning - Senarioanalys 2050.

¹⁹ Energimyndigheten, 2023. Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering.

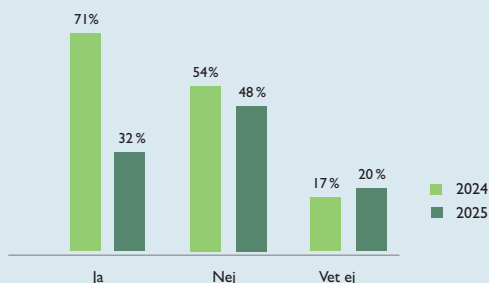
Har företaget möjlighet att bygga ut den egna laddinfrastrukturen om det så vill?

För att ett företag ska kunna elektrifiera sin fordonsflotta krävs det att laddinfrastruktur kan byggas där verksamheten bedrivs. Men många företag saknar fortfarande den möjligheten. En betydande andel uppger att de inte kan bygga ut laddning vid sin egen anläggning, vilket gör omställningen svårare redan från start.

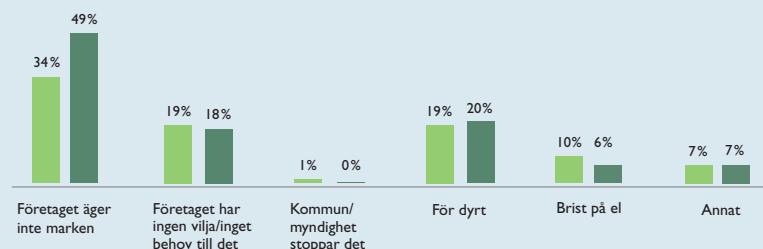
När de som svarat nej får utveckla varför framträder flera konkreta hinder. Det vanligaste är att företaget inte

äger marken där verksamheten bedrivs, vilket begränsar möjligheten att göra investeringar. Andra anger att det är för dyrt, eller att det finns brist på el, vilket gör att en utbyggnad inte är möjlig i dagsläget. Vissa företag uppger att de helt enkelt inte har något behov av att bygga egen laddinfrastruktur, medan en mindre andel anger andra skäl.

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



Fråga knutet till ovan: om inte, varför?



Elektrifieringen leder till affärsmöjligheter

Synen på elektrifiering som en affärsmöjlighet fortsätter att utvecklas i positiv riktning. Andelen företag som instämmer helt eller i hög grad ligger nu på 24 procent, vilket innebär en tydlig förstärkning jämfört med tidigare år. Därtill anger många att de instämmer i någon grad, vilket gör att en betydande del av branschen ser möjligheter, även om inte alla är övertygade ännu.

Samtidigt är det fortfarande många som inte upplever att elektrifieringen kom-

mer att skapa nya affärer. 20 procent instämmer inte alls, och en lika stor andel är osäkra. Osäkerheten är därför fortsatt en faktor, och här kan bristen på betalningsvilja spela en roll. Jämfört med tidigare år är det färre som helt avfärdar möjligheten att elektrifieringen kan stärka deras verksamhet.

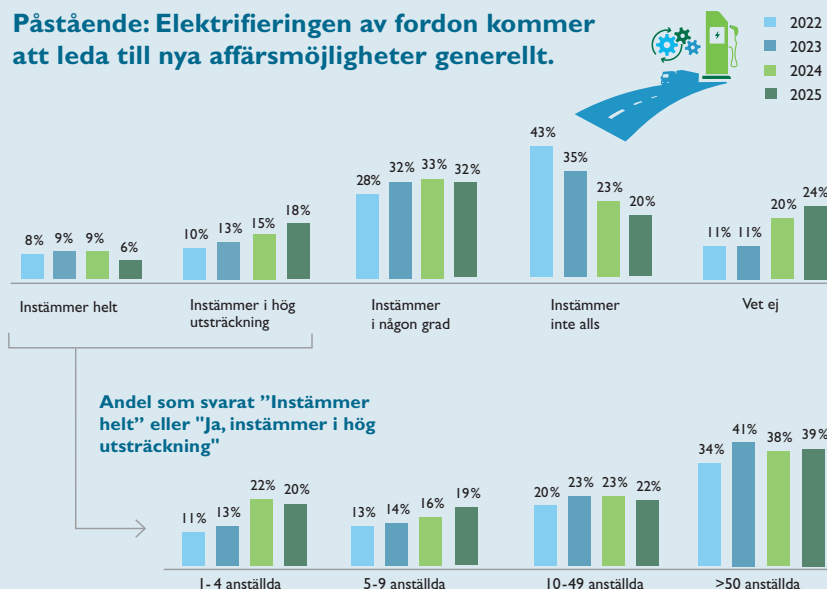
Skillnaderna mellan företagsstorlekarna är tydliga. Större företag är betydligt mer positiva och ser i högre grad hur elektrifieringen kan öppna för nya tjänster, nya kunder eller nya typer av upp-

drag. Mindre företag är mer försiktiga. Det visar hur viktigt det är att omställningen är möjlig rent ekonomiskt även för små och medelstora företag.

Att elektrifieringen ses som en möjlighet hänger också ihop med hur kraven från kunder utvecklas. När transportköpare efterfrågar hållbara transporter, och dessutom gör det på ett tydligt och förutsägbart sätt med betalningsvilja, ökar företagets möjlighet att investera. Här spelar verktyg som Fair Transport en viktig roll. Genom certifieringen kan

transportföretag visa sitt arbete inom klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande på ett öppet och jämförbart sätt. Det skapar inte bara transparens, utan gör det också lättare för kunder att efterfråga hållbara transporttjänster som också går att följa upp.

Påstående: Elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter generellt.



Undersökning – godstrafiken

Bland företag som bedriver godstrafik anser allt fler att elektrifieringen kan skapa nya affärsmöjligheter, och andelen som instämmer helt eller i hög grad har stärkts jämfört med undersökningens första år. Samtidigt minskar gruppen som inte ser några affärssnyttor alls, från mycket höga nivåer tidigare till 20 procent i årets undersökning.

I stället växer en mer hoppfull syn fram, där fler ser potential i nya tjänster och möjligheten att möta kundernas ökande krav på hållbara transporter.

Det här är en viktig utveckling. Elektrifieringen blir betydligt mer genomförbar

när företagen inte bara ser omställningen som ett krav, utan som en chans att stärka sin konkurrenskraft. När fler företag inom godstrafiken börjar se konkreta affärsmöjligheter skapas också bättre förutsättningar för att omställningen ska bära sig långsiktigt och bidra till både lönsamhet och hållbarhet.

Hinder och möjligheter

När vi bryter ut svaren framgår det att en betydande del av företagen inom godstrafiken redan tagit steg mot elektrifiering. 26 procent uppger att de redan har köpt eldrivna fordon, vilket är samma nivå som förra året och en tydlig ökning jämfört med 2023. Ytterligare

10 procent anger att elfordon finns med i investeringsplanerna. Det innebär att mer än var tredje svarande gods-transportör antingen har påbörjat sin elektrifiering eller planerar att göra det.

Samtidigt är det många som ännu inte ser el som ett realistiskt alternativ. Drygt hälften uppger att ett elfordon inte är aktuellt i dagsläget, och 6 procent säger att de aldrig kommer att investera i ett elfordon.

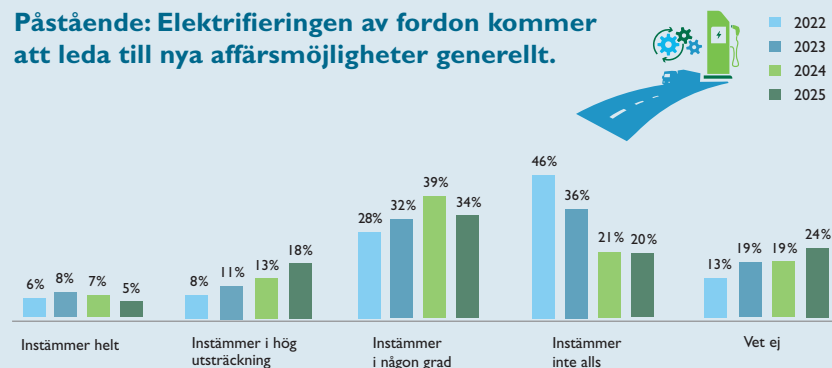
För transportnäringen är detta inte förvånande. Olika branscher inom transportnäringen står inför helt olika tekniska förutsättningar, och utvecklingen har gått olika snabbt beroende på transporttyp. För lätta och medeltunga vägtransporter finns realistiska

alternativ redan idag, medan andra branscher fortfarande saknar fullt utvecklade kommersiella lösningar. Det gör att delar av branschen kan ta steg mot elektrifiering redan nu, medan andra helt enkelt inte har tekniken tillgänglig för sina behov.

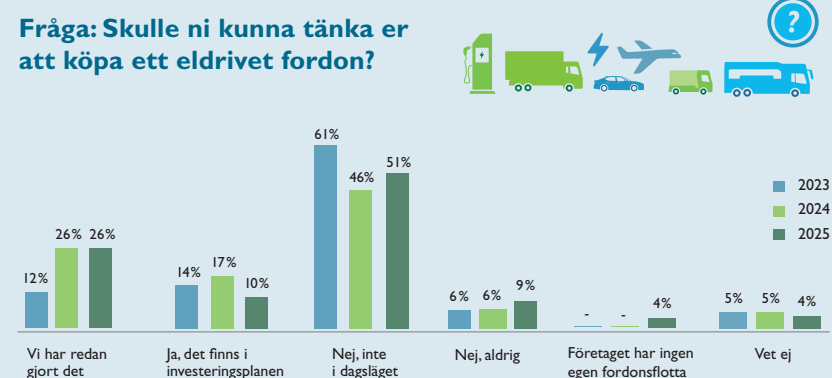
Skillnaderna i utbud, räckvidd, laddmöjligheter och kostnad skapar därför ett naturligt glapp i omställningstakten

Att andelen som redan investerat ligger kvar på en stabil nivå visar att elektrifieringen har etablerat sig hos de företag som har rätt förutsättningar. Men att planerade investeringar minskar jämfört med 2024 tyder också på att fler företag behöver tryggare ekonomiska och praktiska villkor för att våga ta nästa steg.

Påstående: Elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter generellt.



Fråga: Skulle ni kunna tänka er att köpa ett eldrivet fordon?



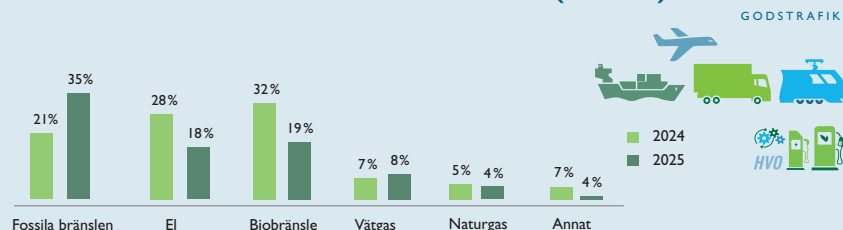
Även inom godstrafiken visar resultaten behovet av en energimix. Trots att intresset för elektrifiering växer anger 35 procent att de även de kommande 5–10 åren främst kommer behöva investera i eller använda fossila drivmedel. Det speglar att många typer av transporter fortfarande saknar tekniskt och kommersiellt möjliga alternativ.

Samtidigt planerar en betydande andel att satsa på biodrivmedel (32 procent), som ofta fungerar väl i de segment där

elektrifieringen ännu inte är möjlig på grund av räckvidd, teknisk utveckling eller bristande laddinfrastruktur. El anges av 28 procent, vilket är en stor ökning från föregående år.

När det gäller godstransportörernas hinder vid potentiella köp av elektriska fordon så stärks bilden av att betalningsviljan och andra direkta ekonomiska och tekniska faktorer påverkar. Företagen pekar framför allt på kostnaden för själva fordonet, begränsad räckvidd och

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



Hur ser ni på möjligheten att bedriva en helt fossilfri godstrafik inom 5-10 år?

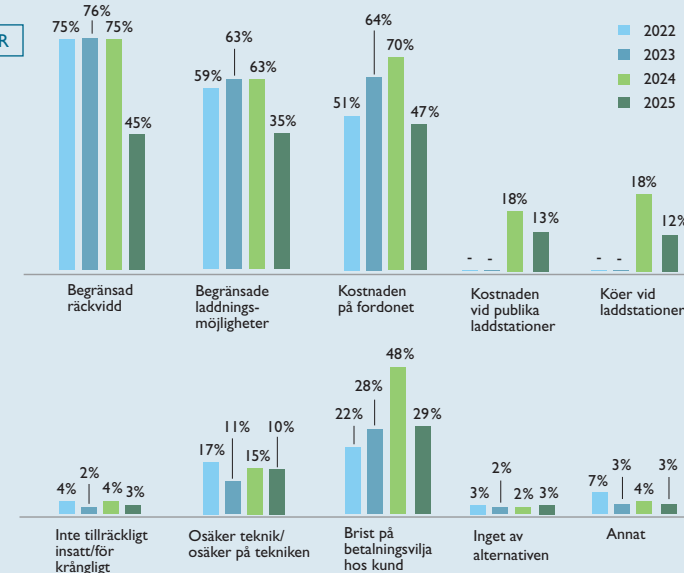


Fråga: Vid ett potentiellt köp av ett eldrivet fordon, vad av följande anser du skulle vara de största hindren till att köpa ett eldrivet fordon? (Flera alternativ valbara.)

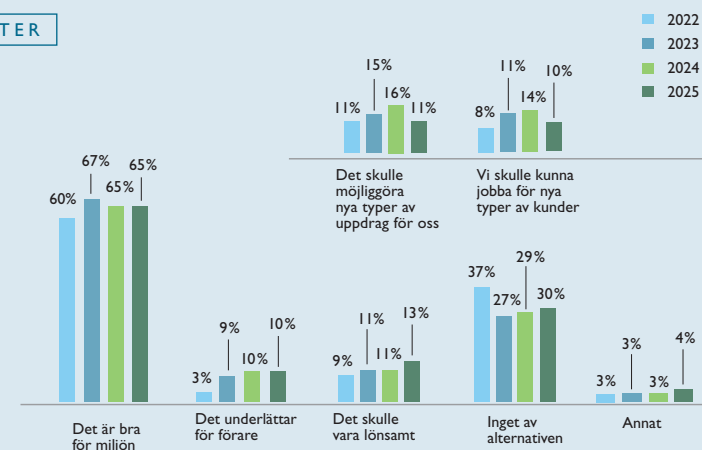
GODSTRAFIK



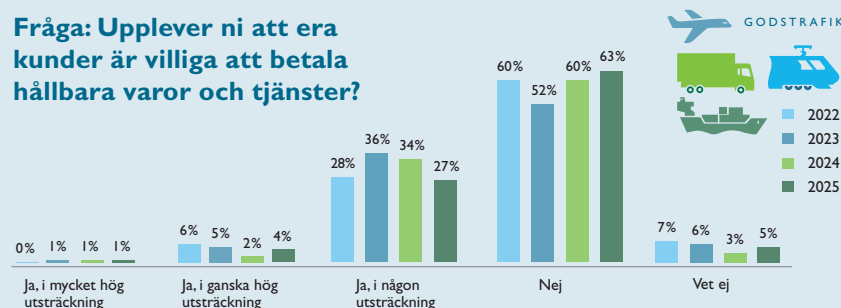
HINDER



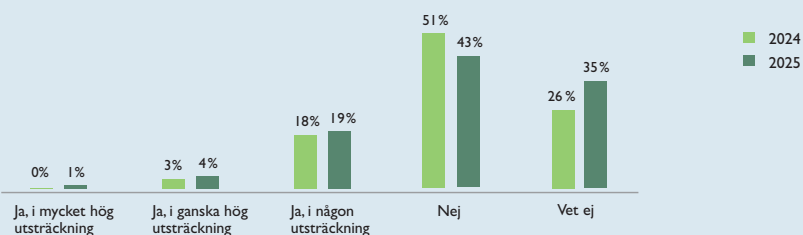
VINSTER



Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala hållbara varor och tjänster?



Fråga: Upplever ni att det offentliga (kommuner, regioner och stat) är villiga att betala för hållbara varor och tjänster?



bristande laddningsmöjligheter. Dessa tre faktorer dominerar svaren och visar att omställningen fortfarande kantas av praktiska och ekonomiska utmaningar.

Samtidigt är kundernas betalningsvilja konsekvent en central fråga. Det stärker ytterligare bilden av att även när tekniken utvecklas och fler företag visar intresse för eldrivna fordon, blir det svårt för företag att ta steget eftersom

marknaden inte är beredd att bära den högre kostnaden och risken.

Osäkerhet kring tekniken och köer eller kostnader vid publika laddstationer speglar också in, men i mindre utsträckning.

Trots utmaningarna ser många företag tydliga fördelar med elektrifieringen. Den överlägset största vinsten är företagen ser är att det är bra för miljön.

Färre företag lyfter affärsnytta eller nya kundmöjligheter, vilket visar att företag i första hand drivs av vilja att bidra till minskade utsläpp.

Samtidigt svarar 30 procent att de inte känner igen sig i någon av vinsterna som listas. Det visar att många företag ännu inte ser en tydlig affärskoppling till elektrifieringen. Detta tillsammans med att de flesta främst ser miljönyttan förstärker behovet av bättre förutsättningar och tydligare ekonomiska incitament framöver.

Priset väger fortfarande tyngst

Betalningsviljan för hållbarhet hos kunder är fortsatt mycket låg. En överväldigande majoritet svarar att de inte är villiga att betala mer för hållbara varor och tjänster. Det är en nivå som förändrats mycket lite över tid, trots att kostnaderna för hållbara alternativ är betydligt högre än för traditionella lösningar. För många företag innebär detta att ekonomin i omställningen helt enkelt inte går ihop.

Samma mönster syns i det offentliga. Kommuner, regioner och staten är några av transportbranschens största köpare, men här är betalningsviljan om möjligt ännu svagare. En stor andel upplever att det offentliga inte är berett att betala

mer för hållbara transporter, och en betydande del svarar dessutom att de inte vet hur det offentliga prioriterar. Det säger något om ottydligheten i dagens upphandlingar gällande hållbarhet.

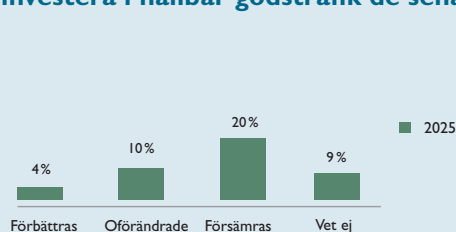
Det blir särskilt tydligt i frågan om hur hållbarhet värderas i offentliga upphandlingar. Endast ett fåtal upplever att hållbarhet premieras före pris, medan majoriteten menar att priset nästan alltid vinner.

Om betalningsviljan inte ökar hos både privata och offentliga köpare kommer omställningen att gå långsammare än vad som krävs. Företagen vill ställa om, men de kan inte bära kostnaden på egen hand. För att klimatmålen ska uppnås behöver marknaden börja värdera hållbarhet högre än i dag, och det offentliga behöver gå före genom att tydligare belöna de företag som investerar i framtidens lösningar.

När godstransportörerna får bedöma möjligheterna att bedriva helt fossilfri godstrafik inom 5–10 år framträder en splittrad men tydlig bild. En mindre andel ser redan idag en verklig möjlighet att nå dit eller menar att de är mycket nära. Men den största gruppen bedömer att omställningen antingen är begränsad eller helt inte möjlig inom den tidsramen.

Hur har förutsättningarna förändrats för att investera i hållbar godstrafik de senaste åren?

GODSTRAFIK



Sveriges har ambitiösa klimatmål, både nationellt men också på EU-nivå. Men resultaten visar att många företag upplever ett betydande gap mellan målen och deras egna praktiska förutsättningar. Närmare var tredje företag ser en fossilfri verksamhet som begränsad, och ytterligare drygt en fjärdedel bedömer att det inte är möjligt alls inom 5–10 år.

Att en majoritet uttrycker tveksamhet säger inte att viljan saknas, utan att förutsättningarna varierar kraftigt mellan olika typer av transporter. För vissa finns redan fungerande lösningar inom exempelvis elektrifiering och biobränslen. För andra är tekniken inte tillräckligt utvecklad, infrastrukturen saknas eller kostnaderna för omställningen är för höga för att den ska vara genomförbar på kort sikt.

I det större perspektivet pekar resultaten på att Sverige och EU:s klimatmål

kräver betydligt större fokus på att skapa förutsättningar för företagen att faktiskt kunna nå dem. Det handlar om tillgång till fossilfri el, utbyggd ladd- och drivmedelsinfrastruktur, investeringar för intermodala lösningar, samt styrmedel som stärker företagets konkurrenskraft under omställningen. Först när dessa delar är på plats kan fler företag gå från att se omställningen som ”begränsad” eller ”omöjlig” till att uppfatta det som realistiskt.

Undersökning – passagerartrafiken

I årets undersökning ser vi en mycket tydlig förändring i hur företag inom passagerartrafiken värderar hållbarhetsfrågan. Andelen som anser att hållbarhet är mycket viktig har stigit markant, från 12 procent 2023 till 41 procent 2025. Ytterligare 44 procent svarar att hållbarhet är ganska viktig, vilket innebär att 85 procent av respondenterna nu bedömer hållbarhetsfrågan som central för sin verksamhet.

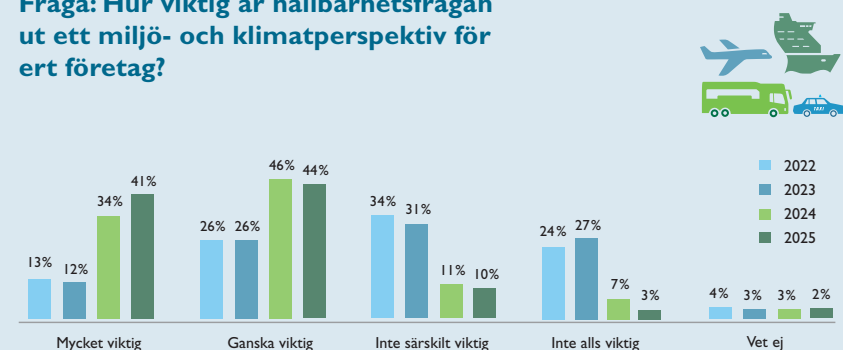
Det är en dramatisk förändring jämfört med tidigare år. Samtidigt har andelen som inte tycker att frågan är särskilt viktig rasat, från 31 procent 2023 till endast 10 procent i år. Utvecklingen visar att

hållbarhet nu är en självklar del av affärs- och verksamhetsplaneringen inom passagerartrafiken och att branschen i allt större utsträckning ser klimat- och miljöarbetet som både nödvändigt och strategiskt viktigt.

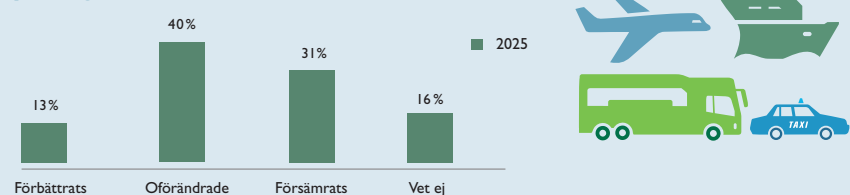
Årets resultat visar att förutsättningarna för att bedriva hållbar passagerartrafik upplevs ha försämrats. Endast 13 procent menar att läget har förbättrats, medan 31 procent upplever att förutsättningarna har försämrats de senaste åren. Här är det viktigt att påpeka att exempelvis 95 procent av all kollektivtrafik med buss redan drivs med förnybara drivmedel eller el. För att den höga omställ-

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

PERSONTRAFIK



Fråga: Hur upplever ni att förutsättningarna har förändrats för att bedriva hållbar passagerartrafik de senaste åren?



ningstakten ska kunna fortsätta i andra segment krävs stabila och långsiktigt förbättrade villkor.

Årets resultat visar tydligt att betalningsviljan för hållbara transportlösningar fortsatt är mycket låg, och till och med lägre än tidigare. 63 procent av företagen uppger att deras kunder inte är villiga att betala extra för hållbara varor och tjänster, medan bara 30 procent ser någon grad av betalningsvilja alls. Det innebär att en mycket stor majoritet fortfarande möter en marknad där pris väger tyngre än hållbarhet.

Samtidigt är bilden liknande när företagen bedömer det offentliga. 52 procent anser att kommuner, regioner och staten inte är villiga att betala mer för hållbara tjänster, och endast 36 procent uppger att det offentliga visar någon grad av betalningsvilja. Det innebär att även offentliga uppdragsgivare, trots ambitiö-

sa klimatmål, sällan efterfrågar hållbarhet framför pris.

När vi ser till hur ofta hållbarhet faktiskt signaleras som viktigare än pris i uppdrag och avtal är nivån ännu lägre. 40 procent av företagen uppger att de aldrig får sådana signaler. Endast 7 procent får dessa signaler ofta.

När vi ser till hur ofta hållbarhet faktiskt signaleras som viktigare än pris i uppdrag och avtal är nivån ännu lägre. 40 procent av företagen uppger att de aldrig får sådana signaler. Endast 7 procent får dessa signaler ofta.

Årets resultat visar att statliga investeringsstöd i dag inte underlättar passagerartrafikens möjlighet att ställa om. Endast två procent upplever att stöden faktiskt har förbättrat deras förutsättningar, medan 14 procent menar att de hjälper men att nivåerna är alldeles för

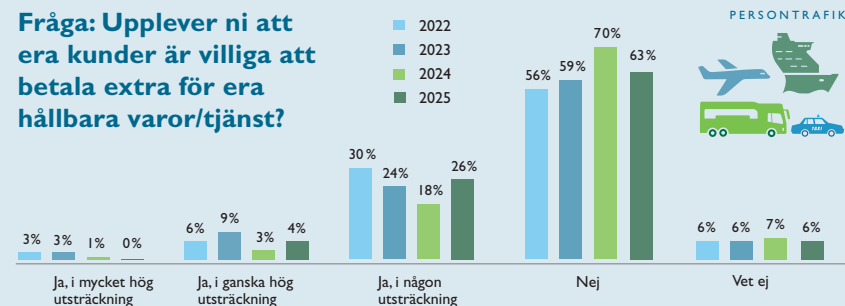
låga. Samtidigt svarar 44 procent att stöden inte har förbättrat situationen alls, och ytterligare 21 procent uppger att deras verksamhet inte påverkas av dessa stöd över huvud taget.

Bland de företag som bedriver passagerartrafik upplever en klar majoritet att stödet från kommuner och regioner inte är tillräckligt för att möjliggöra en hållbar omställning. 54 procent svarar att de inte får något stöd alls, och ytterligare 16 procent upplever att stödet finns men

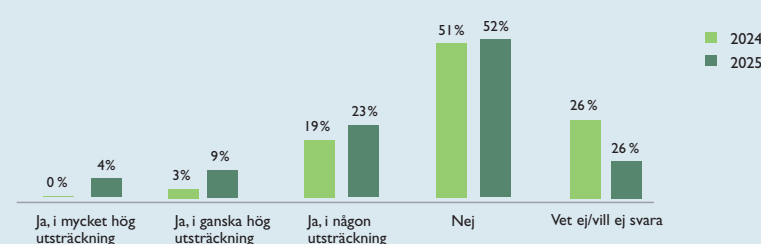
är mycket begränsat. Endast en mindre del, sammanlagt 14 procent, anser att stödet är tillräckligt.

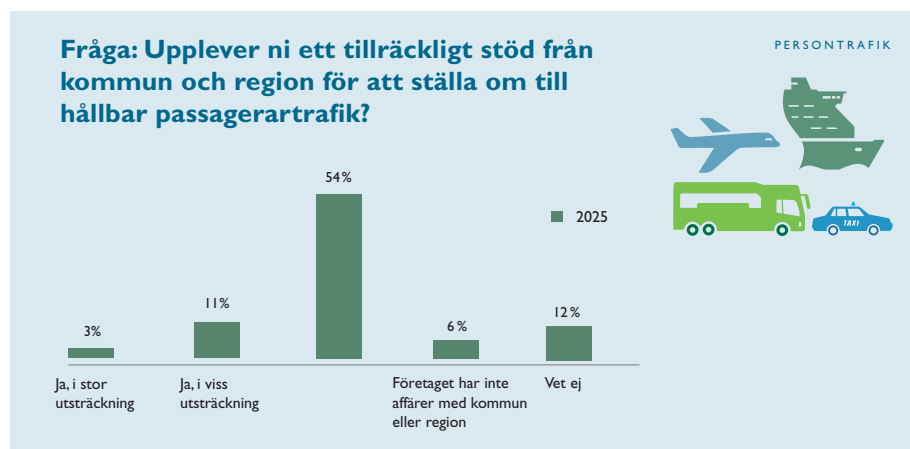
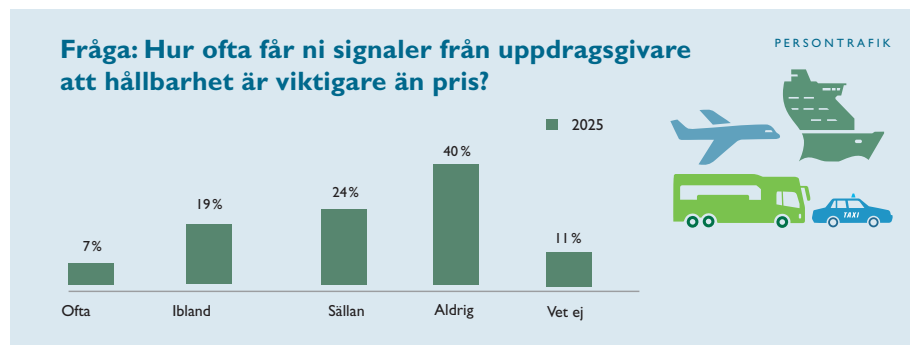
Även inom passagerartrafiken framträder en tydlig bild om att många företag upplever att politiken inte ger de förutsättningar som krävs för att branschen fullt ut ska kunna genomföra den hållbara omställning som klimatmålen kräver. Trots vissa mindre förflyttningar mellan åren är utvecklingen fortsatt stabil i negativ bemärkelse. Endast en

Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala extra för era hållbara varor/tjänst?



Fråga: Upplever ni att det offentliga (kommuner, regioner och stat) är villiga att betala för hållbara varor och tjänster?





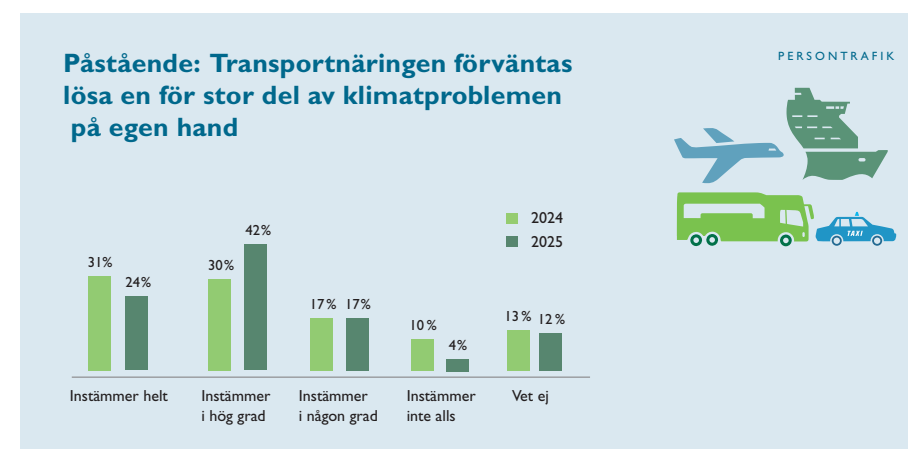
liten andel instämmer helt eller i hög grad i att transportpolitiken ger tillräckliga möjligheter att ställa om, totalt fyra procent, medan 43 procent uttryckligen anser att politiken inte gör det.

Resultatet förstärks ytterligare av hur företagen ser på ansvarsfördelningen. En majoritet upplever att transportnäringen förväntas lösa en alltför stor del av klimatutmaningen på egen hand. 66 procent instämmer helt eller i hög grad i påståendet att branschen förväntas hantera en stor del av klimatproblemen själv.

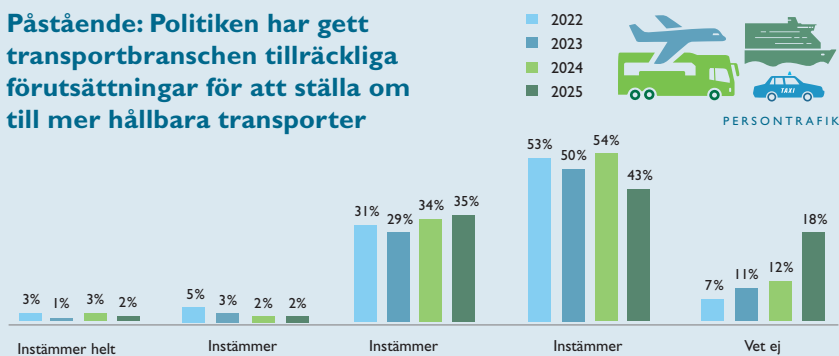
Det innebär att många aktörer i passagerartrafiken vill ta ett större steg framåt, men menar att de saknar de politiska förutsättningarna som krävs för att göra det i praktiken. Företagen investerar

redan i hög grad i hållbara drivmedel och teknik, 95 procent av kollektivtrafiken med buss körs idag på förnybart eller el, men upplever att det offentliga stödet inte matchar ambitionsnivån i klimatpolitiken.

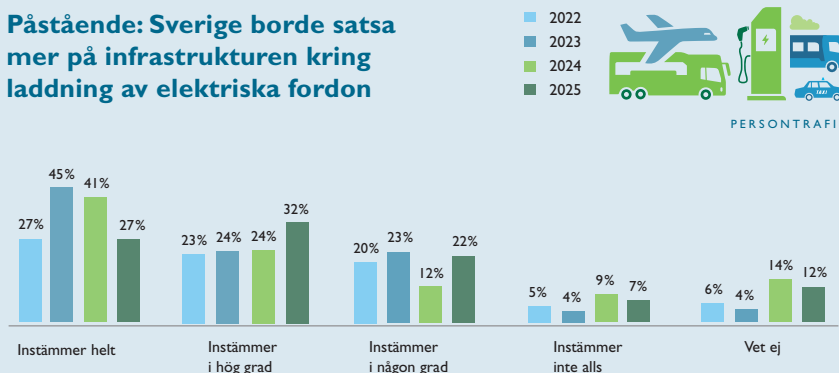
Årets resultat visar att stödet för en utbyggd laddinfrastruktur står fortsatt starkt även inom passagerartrafiken. En klar majoritet instämmer helt eller i hög grad i att Sverige borde satsa mer på laddinfrastrukturen för elfordon. Det är något lägre än fjolårets nivåer, men fortfarande ett mycket tydligt besked från branschen. När infrastrukturen inte byggs ut i takt med behoven riskerar det att bromsa elektrifieringen. Om omställningen ska fortsätta framåt i samma takt måste staten säkerställa att infrastrukturen finns på plats.



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



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

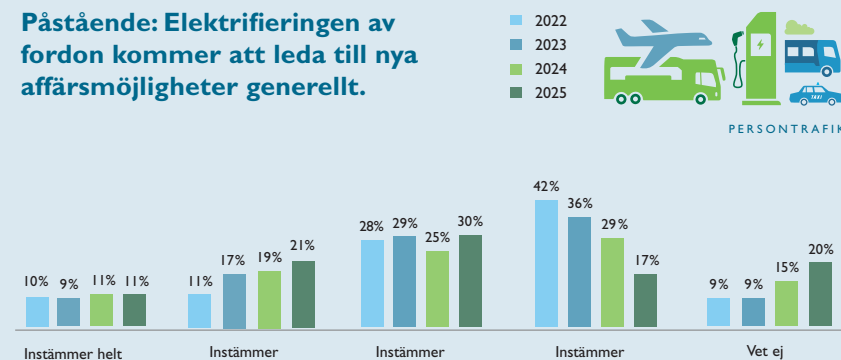


I årets undersökning uppger 62 procent av företagen inom passagerartrafiken att de i någon grad instämmer i påståendet att elektrifieringen kommer att leda till nya affärsmöjligheter. Det innebär en tydlig fortsatt förbättring jämfört med 2022, då motsvarande andel låg på 49 procent. Framför allt har andelen som instämmer i hög grad ökat över tid och ligger nu på 21 procent, en nivå som

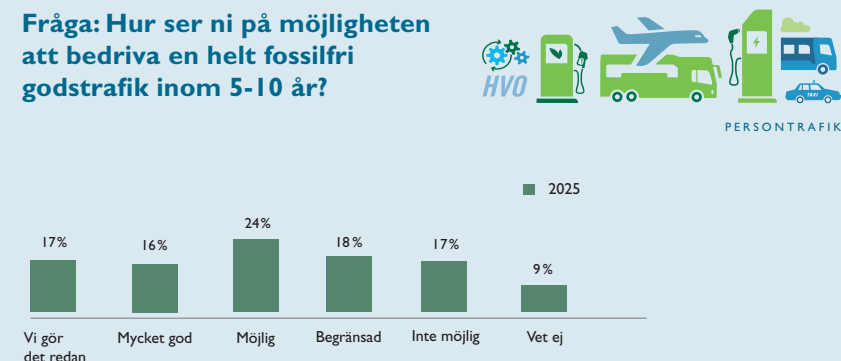
visar att fler ser konkreta möjligheter snarare än bara potential.

Samtidigt är det fortfarande relativt få som instämmer helt, vilket tyder på att framtiden finns, men ännu inte är fullt etablerad. För att fler företag ska uppleva elektrifieringen som ett verkligt affärslyft behöver framför allt offentliga upphandlare leva upp till sina ambitioner

Påstående: Elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter generellt.



Fråga: Hur ser ni på möjligheten att bedriva en helt fossilfri godstrafik inom 5-10 år?



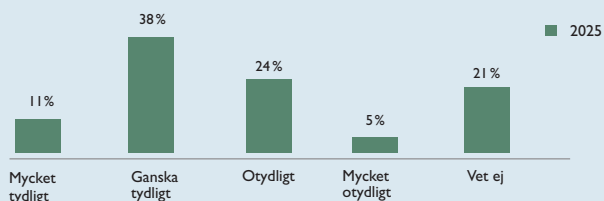
ner och skapa långsiktiga och affärsmässiga förutsättningar.

När det gäller passagerartrafiken visar årets resultat en bild av både ambition och osäkerhet. Drygt fyra av tio företag bedömer att möjligheterna att driva en helt fossilfri verksamhet inom 5–10 år är goda eller åtminstone realistiska. Branschen ser alltså en möjlig väg framåt,

men samtidigt anger 18 procent att möjligheterna är begränsade och ytterligare 17 procent att det inte är möjligt alls. Det speglar den verklighet där omställningen inom passagerartrafiken redan har kommit långt men där fortsatt utveckling kräver både teknisk skiftning och långsiktiga förutsättningar.

En central utmaning är hur hållbarhet

Fråga: Hur tydligt upplever ni att hållbarhet definieras i offentliga upphandlingar?



definieras och tillämpas i offentliga upphandlingar. Endast 11 procent upplever att hållbarhetskraven är mycket tydliga, medan nästan var fjärde företag tycker att kraven är otydliga och fem procent anser att de är mycket otydliga. För en bransch som till stora delar är helt beroende av offentlig upphandling blir detta ett hinder.

Passagerartrafiken både ligger långt fram i omställningen och samtidigt står inför krav på ökad tydlighet. För att företag ska kunna ta nästa steg behövs inte bara teknik och vilja – utan också en upphandlingspraxis där hållbarhet är konsekvent definierad och långsiktigt premierad.

REFERENSER

²⁰ Svensk Kollektivtrafik. 2024. Kollektivtrafiken i Sverige snart helt helt fossilfri. (Hämtad 2025-10-10).

Undersökningen – transporttjänster

Transporttjänstesektorn spelar en avgörande men ofta underskattad roll i den gröna omställningen. Till skillnad från godstrafik och passagerartrafik handlar det inte främst om att själv transportera människor eller varor, utan om att skapa förutsättningarna för att andra ska kunna göra det på ett hållbart sätt. Segmentet omfattar en bredd av verksamheter: fordonshandel, verkstäder, däckfirmor, assistansfordon, arbetsmaskiner, bilprovning, drivmedelsstationer och körskolor.

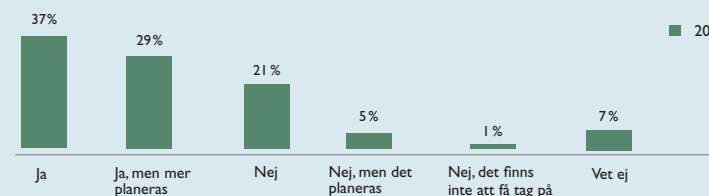
För att fånga detta perspektiv har hållbarhetsundersökningen 2025 för första gången innehållit ett särskilt frågebatteri riktat till transporttjänstföretag.

Resultaten

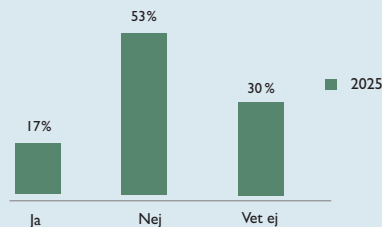
En stor del av transporttjänstföretagen arbetar redan aktivt med att minska sin miljöpåverkan. I årets undersökning uppger 37 procent att de under de senaste två åren har bytt till mer miljövänliga kemikalier, produkter eller processer. Det kan handla om övergång från lösningsmedelsbaserade till vattenbaserade färger, minskad användning av engångsprodukter eller implementering av energisnål teknik.

Ytterligare 29 procent har påbörjat arbetet men planerar fler åtgärder framåt. Samtidigt svarar 21 procent att de ännu inte gjort några förändringar, men 5 procent planerar att göra det.

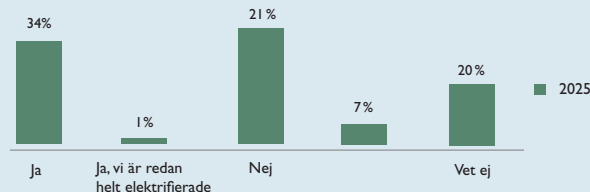
Fråga: Har ni under de senaste två åren bytt till mer miljövänliga kemikalier, produkter eller processer?



Fråga: Har ni avstått från klimat-investeringar på grund av krångliga regler eller långa handläggningstider?



Fråga: Har ni tillgång till tillräcklig elkapacitet för att elektrifiera verksamheten till den nivå ni önskar?



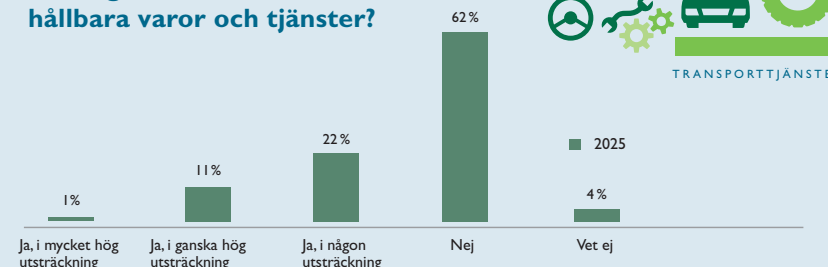
För andra företag är utbudet av hållbara alternativ fortsatt begränsat, 1 procent uppger att det inte finns miljövänliga alternativ att få tag på.

Flera företag lyfter specifikt fram att man de velat investera men att de valt att avstå till följd av regelkrångel. Detta är särskilt problematiskt för mindre företag, som sällan har tid eller resurser

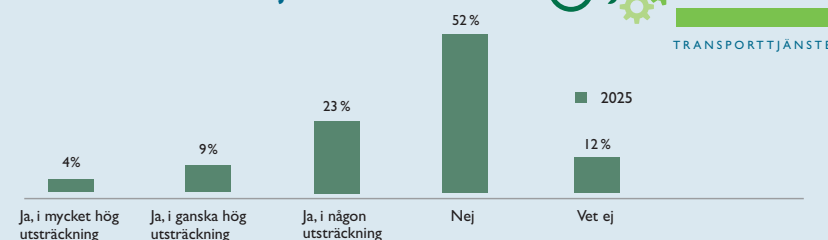
att driva igenom komplexa ansökningar eller tolka juridiska krav. För att frigöra investeringar krävs en tydlig ambitionshöjning från både kommuner och statliga myndigheter, särskilt i hur regler kommuniceras och tillämpas.

Endast 34 procent uppger att de har tillräcklig elkapacitet för att elektrifiera verksamheten i den takt de önskar. En

Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala extra för era hållbara varor och tjänster?



Fråga: Upplever ni att det offentliga är villiga att betala extra för era hållbara varor och tjänster?

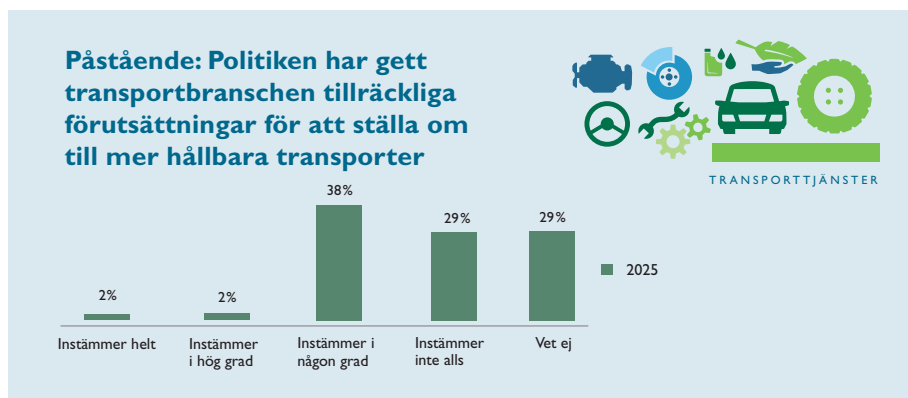
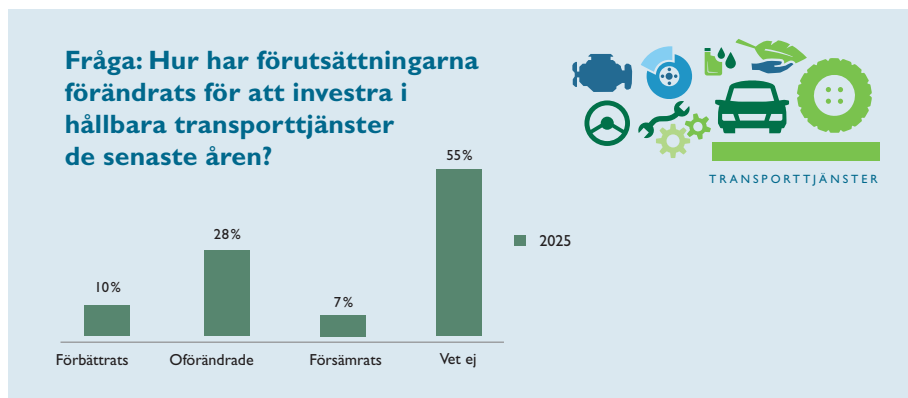


lika stor andel, 38 procent, anger att de saknar den nödvändiga kapaciteten. Det innebär att många företag begränsas av faktorer de själva inte kan påverka.

Att bara en procent redan är fullt elektrifierade illustrerar även att segmentet har lång väg kvar. För att möjliggöra omställningen behövs därför inte bara ekonomisk förutsägbarhet och

lönsamhet, utan också en mer robust infrastruktur.

Resultaten visar att kundernas betalningsvilja fortsatt är en av de mest avgörande bromsklossarna även för transporttjänster. 62 procent av företagen upplever att deras kunder inte är villiga att betala extra för hållbara varor och tjänster. Endast en mycket liten andel möter



kunder som faktiskt är beredda att bära en del av kostnaden.

Samma mönster återkommer tydligt när företagen bedömer den offentliga sektorn som kund. Även här anger 52 procent att kommuner, regioner och stat inte är villiga att betala extra för hållbarhet. Endast en minoritet upplever att det offentliga är berett att betala mer.

Detta skapar en tydlig och för företagen påtaglig motsättning. De förväntas investera i nya processer, nya teknik och elektrifiering, men möter samtidigt en marknad, både privat och offentlig, som i praktiken premierar lägsta pris.

När kunderna inte visar betalningsvilja blir investeringsriskerna för stora, och omställningstakten bromsas – trots att



viljan att bidra finns. Bristande betalningsvilja är ett strukturellt hinder. Så länge marknaden, och särskilt det offentliga, inte värderar hållbarhet högre i upphandlingar och inköp kommer företag i segmentet fortsätta stå inför en ekvation som inte går ihop.

Trots att företagen i hög grad vill bidra till omställningen upplever många att de politiska förutsättningarna fortfarande inte räcker till. Endast 4 procent instämmer helt eller i hög grad i att politiken ger tillräckliga förutsättningar för att ställa om till mer hållbara transporter, medan nästan en tredjedel uttryckligen menar att förutsättningarna saknas. Detta förstärks av att få företag upplever att förutsättningarna förbättrats under de senaste åren.

Många av de verksamheter som utgör

ryggraden i svensk ekonomi har centrala roller i att möjliggöra elektrifiering och omställning. Men avsaknaden av tydliga och stabila politiska ramar gör att investeringar skjuts på framtiden eller riskerar att helt utebli.

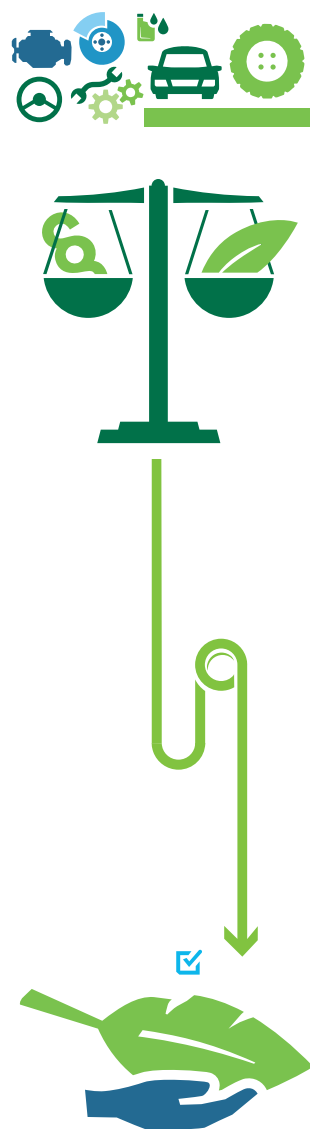
Företagen förväntas nå transportsektorns övergripande klimatmål, men upplever att de politiska verktygen och incitamenten inte står i proportion till dessa förväntningar. Det skapar ett glapp mellan ambition och faktisk möjliggörande politik.

Det behövs ett tydligare politiskt ledarskap för att skapa långsiktighet, minska trösklar och ge företag tryggheten att våga ta nästa steg.

Regelkrångel fortsätter att vara ett påtagligt hinder. Nästan hälften av

företagen instämmer helt eller i hög grad i att krångliga regler gör det svårare att ställa om. Det ligger i linje med de erfarenheter som länge rapporterats från branschen. När regelverk är otydliga, varierar i tillämpning eller leder till långa väntetider i handläggningen påverkas investeringstakten direkt.

Det här gör att omställningen tappar fart. Transporttjänsterna är en förutsättning för att yrkestrafiken ska kunna ställa om. När företag i denna del av branschen möter hinder i form av krångliga regelverk påverkar det därför inte bara deras egen utveckling, utan hela transportkedjan. För att omställningen ska accelerera krävs att politiken säkerställer att regler är förutsägbara, likvärdigt tillämpade och anpassade efter branschens praktiska verklighet.



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 883 medlemmar svarat på frågor. Den totala svarsfrekvensen för undersökningen ligger på drygt 10 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 transport-

slag och företagsstorlek varför vi bedömer resultatet som säkerställt.

Undersökningen genomfördes i oktober 2025. I grupperingarna visas 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 elförsörjning - 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