

Transportföretagens hållbarhetsrapport 2026

TRANSPORTFÖRETAGEN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord 3
Innehållsförteckning 4
Utvecklingen hittills 4
Drivmedlen i omställningen 6
Undersökning – Alla 9
Detta är Transportföretagen 41
Vinnare av hållbarhetspriset 2025 42

Förord

TRANSPORTERNA HÅLLER IHOP SVERIGE. Varor ska fram till butiker och industrier, människor ska kunna ta sig till jobbet och skolan, och hela landet ska kunna leva och verka. Utan fungerande transporter stannar både näringslivet och vardagen.

Samtidigt står transportsektorn mitt i en av sina största omställningar. Fordon, drivmedel och arbetssätt byts ut för att klimatmålen ska kunna nås. Omställningen genomförs av företagen, ofta små och med små marginaler, som varje dag ska få verksamheten att gå ihop. Därför måste omställningen vara möjlig att genomföra, inte bara önskvärd.

Den här rapporten bygger på Transportföretagens hållbarhetsundersökning 2026, som 848 medlemsföretag har besvarat. Den visar hur företagen ser på omställningen, vad de redan gör, vilka hinder de möter och vad som krävs för att de ska kunna gå vidare. De flesta svarande företag kör gods på väg, och det präglar resultaten. Därför får elektrifieringen av fordon stort utrymme. Det är där många företag just nu fattar sina största och mest osäkra investeringsbeslut. Takten skiljer sig mellan trafikslagen. I den upphandlade busstrafiken har omställningen kommit långt, medan de flesta lastbilar fortfarande går på diesel.

Nytt för i år är Transportföretagens ståndpunkt. Den följer efter varje avsnitt i undersökningen och beskriver vad som behöver förändras för att omställningen ska kunna fortsätta.

Årets svar är tydliga. Viljan att ställa om finns, och 42 procent räknar med att öka sina investeringar i omställningen de kommande tre åren. Men två av tre företag upplever att kunderna inte är villiga att betala extra, den högsta andelen sedan 2023, och nästan hälften anser att politiken inte alls har gett tillräckliga förutsättningar.

Ambitionen är att ge beslutsfattare och branschen en gemensam bild av läget. Omställningen går framåt, men takten avgörs av om förutsättningarna finns. Med den här rapporten vill vi visa var de finns och var de saknas.

Utvecklingen hittills

Transportbehovet kommer att växa. Handeln ökar, beredskapen kräver att varor och människor kan ta sig fram i hela landet och omställningen i industrin bygger på fungerande transporter. Samtidigt ska utsläppen fortsätta att minska. Det är inget motsatsförhållande.

Sedan 1990 har Sveriges BNP per invånare ökat med nästan 60 procent, samtidigt som utsläppen per invånare har mer än halverats [1]. Tillväxt och lägre utsläpp går alltså att förena, och transportsektorn har varit en viktig del av den utvecklingen.

2025 tog transporterna ett nytt steg. Efter ökningen året innan minskade utsläppen från inrikes transporter med 4 procent. Det var den största minskningen av alla sektorer, 0,7 miljoner ton [2]. Den främsta förklaringen är att reduktionsplikten höjdes i juli 2025, från 6 till 10 procent. Samtidigt fortsätter elektrifieringen. Elfordonen stod för 10 procent av trafikarbetet på vägarna 2025, trots att trafiken totalt har ökat [3].

Takten skiljer sig mellan trafikslagen. Snabbast har det gått i den upphandlade kollektivtrafiken. Den allmänna kollektivtrafiken med buss körs i dag till 96 procent på el och förnybara drivmedel, eftersom kraven i upphandlingarna gäller alla anbudsgivare och kostnaden ryms i avtalen. Det visar att omställningen går att genomföra när kraven, betalningsviljan och förutsättningarna finns. För godstransporterna på väg saknas de förutsättningarna ännu i stor utsträckning [4].

Svängningarna de senaste åren visar hur stor effekt styrmedlen har, åt båda hållen. När reduktionsplikten sänktes kraftigt 2024 ökade utsläppen. Den tidigare planerade ökningstakten riskerade att driva upp drivmedelskostnaderna till orimliga nivåer, medan den kraftiga sänkningen bidrog till ökade utsläpp. Så stora svängningar skapar osäkerhet och försvårar företagens långsiktiga planering och investeringar.

Vägen kvar är ändå lång. Inrikes transporter står fortfarande för en dryg tredjedel av Sveriges utsläpp. Mellan 2010 och 2025 minskade utsläppen från inrikes transporter med 19 procent, och målet om minst 70 procents minskning till 2030 kommer inte att nås. Med de styrmedel som är beslutade beräknas minskningen bli omkring 33 procent. Ett gap av den storleken går inte att sluta med ett enda styrmedel.

I dag verkar flera styrmedel samtidigt.

Reduktionsplikten, skatten på drivmedel och energiskatten på el påverkar redan transporternas kostnader. Från 2028 tillkommer EU:s utsläppshandel för vägtransporter. Om styrmedlen inte samordnas riskerar samma utsläpp att prissättas flera gånger. Kostnaderna kan då bli högre än i grannländerna, utan att klimatnyttan blir större. Därför har frågan om ett helhetsgrepp om transporternas styrmedel blivit allt viktigare.

Ett sådant helhetsgrepp behöver utgå från vad som faktiskt sänker utsläppen till lägst kostnad. Biodrivmedlen ger snabb effekt i de fordon som redan finns. Elektrifieringen ger effekt på längre sikt men kräver stora investeringar i fordon, laddning och elnät. Så länge ett elfordon kostar mer än ett fossilt blir takten beroende av att styrmedlen sänker den kostnaden.

2026 är också ett valår. Inför valet lät Transportföretagen Demoskop fråga väljarna om transporterna. Två av tre uppger att de är beroende av transporter för att vardagen ska fungera, och sju av tio att den inte skulle fungera utan bil. Lika många tror att minskade transporter skulle försämra möjligheten att bo och arbeta på landsbygden, och sex av tio tycker att bränslepriserna är för höga. Omställningen måste alltså gå att genomföra utan att människor och företag förlorar sin rörlighet. Först då blir den accepterad, och först då håller den över tid.



REFERENSER

[1] Ekonomifakta, "Växthusgaser", uppdaterad 14 oktober 2026.

[2] Naturvårdsverket, "Sveriges klimatutsläpp minskade 2025 men avstånden till klimatmålen ökar", hämtad 2 november 2026.

[3] Naturvårdsverket, "Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser", hämtad 28 oktober 2026.

[4] Naturvårdsverket, "Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser", hämtad 28 oktober 2026.

Drivmedlen i omställningen

El och biodrivmedel i olika takt

Transporternas omställning handlar i grunden om drivmedel. Det är energin i tanken eller batteriet som avgör hur stora utsläppen blir, inte transporten i sig. Därför finns det inte en väg framåt utan flera. Vilket drivmedel som passar beror på hur långt fordonet ska gå, vilken teknik som finns och var det kan tanka eller ladda.

Elen växer snabbast, men i olika takt. Under årets första nio månader var varannan ny buss och 43 procent av de nya personbilarna eldrivna, mot var tionde ny tung lastbil. Bland vägtrafiken går elektrifieringen alltså långsammast i den tunga godstrafiken. I flyget finns ännu inga elflyg i kommersiell passagerartrafik och för hamnarna handlar elektrifieringen främst om landström till fartyg som ligger vid kaj.

Där elen inte räcker behövs biodrivmedel. HVO100 kan användas i många av de dieselfordon som redan finns och biogas i gasfordon, och hållbart flygbränsle, SAF, är i dag flygets enda fossilfria alternativ.

Utvecklingen för de lätta lastbilarna visar varför drivmedlen spelar så stor roll. Antalet fordon och transportarbetet har ökat stadigt sedan 2012. Utsläppen har ändå gått upp och ner, i takt med reduktionsplikten, som beskrivs i föregående kapitel.

Det är alltså drivmedlet, inte antalet fordon eller hur mycket de kör, som har styrt utsläppen.

Elen kräver infrastruktur

Allt som går på el behöver laddas eller anslutas till elnätet. Därför avgör infrastrukturen i hög grad hur snabbt elektrifieringen kan gå och om företagen kan ställa om.

För vägtrafiken byggs det publika laddnätet för privata, lätta och tunga fordon ut. Men det mesta av laddningen sker där fordonen står, hemma, i depån, vid terminalen eller hos kunden. Där avgörs takten av om elnätet räcker och hur lång tid det tar att få en anslutning.

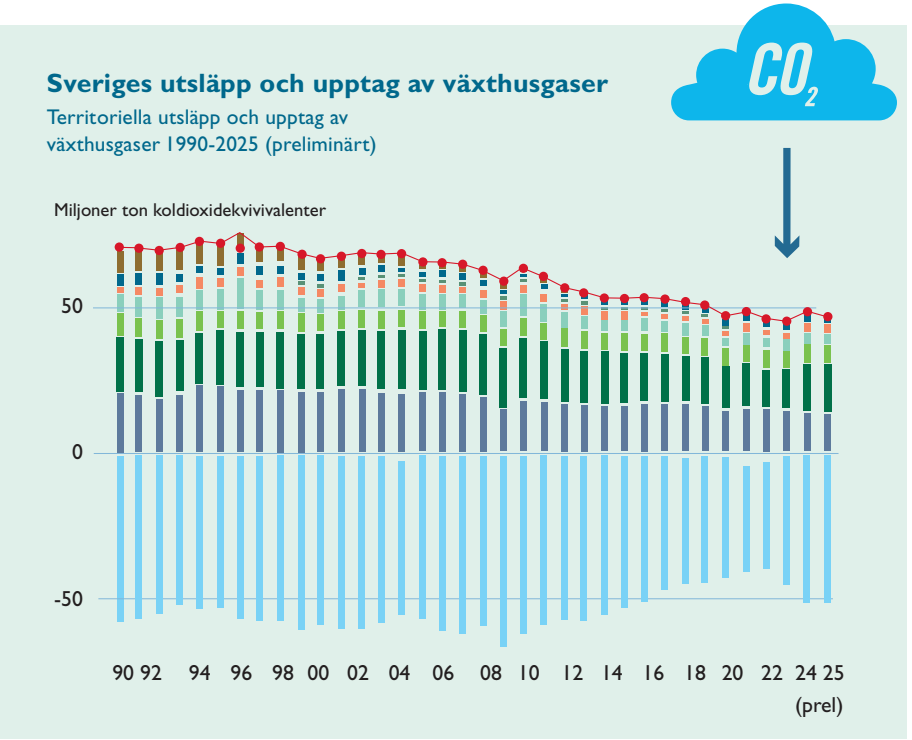
Flygplatserna behöver bygga ut sin elinfrastruktur innan elflyg kan börja trafikera dem. Enligt de regionala flygplatsernas gemensamma plan kan effektbehovet öka från omkring 0,5 megawatt i det första skedet till över 3 megawatt när de mest komplexa flygningarna går på el[6].

I hamnarna kräver landströmmen stora investeringar. Transportföretagen har uppskattat att 24 strategiskt viktiga hamnar sammanlagt behöver investera mellan 1,4 och 1,9 miljarder kronor, och att driftkostnaderna kan uppgå till 250 miljoner kronor om året. Osäkerhet kring elnätsanslutningar, teknikval och affärsmodeller bromsar genomförandet[7]. Gemensamt för väg, flyg och hamnar är att elnätet måste hänga med. Det räcker inte att fordonen, flygplanen och fartygen är redo om elen inte finns där den behövs.

Drivmedelsmixen avgör

Omställningen sker successivt. El och biodrivmedel, däribland biogas, tar en växande del, men de flesta fordon går fortfarande på diesel och bensin.

Årets undersökning visar att mixen håller på att smalna av. El planeras av flest, 55 procent mot 51 procent 2025. ▸



▸ Samtidigt har andelen som planerar för biodrivmedel minskat från 41 till 30 procent och för vätgas från 15 till 6 procent. Men för de transporter där elen ännu inte räcker finns det i dag inget annat fossilfritt alternativ än biodrivmedlen. Om de blir för dyra eller svåra att få tag på riskerar det fossila att ligga kvar längre än nödvändigt.

En bred drivmedelsmix gör omställningen mindre sårbar. När ett drivmedel blir dyrt eller svårt att få tag på kan andra ta över, och fler företag kan ställa om utifrån sina egna förutsättningar. Därför behövs en bred drivmedelsmix.

REFERENSER

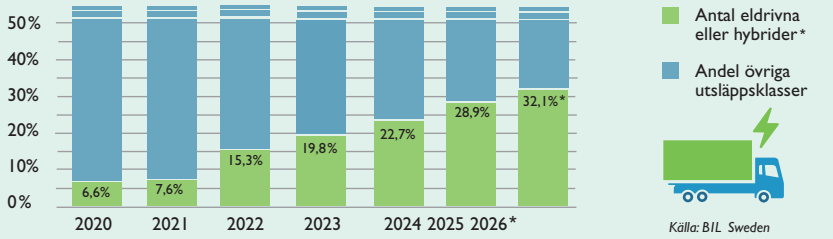
[6] Infrastrukturnyheter, "Ny masterplan ska förbereda flygplatser för elflyg", 17 september 2026. Hämtad 28 okt.

[7] Sveriges Hamnar, Kartläggning av framtida effektbehov i Sveriges hamnar, 2 dec 2025.

Andelen av Sveriges nyregistrerade lätta lastbilar som är eldrivna eller hybrider

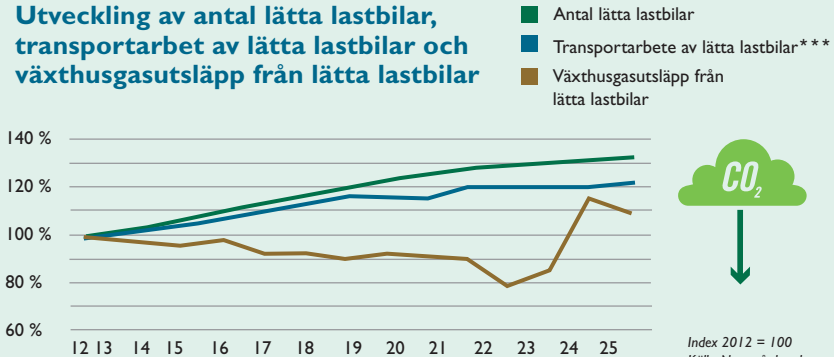
*Hittill i år sep 2026

** Från och med 2026 saknas data för elhybrider



Källa: BIL Sweden

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



Index 2012 = 100
Källa: Naturvårdsverket, Trafikanalys

*** Transportarbete beskriver aktiviteten i transportsystemet och redovisas i måttet tonkilometer

Undersökningen – alla

Inledning

Två av tre svarande företag kör eller förmedlar i huvudsak gods och logistik. Ungefär vart sjätte arbetar med passagerartrafik och lika många med övriga transporttjänster, som verkstäder, trafikskolor och drivmedelsstationer. Resultaten för branschen som helhet präglas därför av vägtransporterna, och då särskilt godstransporterna på väg.

Kapitlet redovisar resultaten för branschen som helhet. Det visar att viljan att ställa om finns, men att takten avgörs av lönsamheten, kundernas betalningsvilja och politikens förutsättningar.

Hållbarheten är en fortsatt hög prioritering för medlemmar

För bussarna är bilden annorlunda. Hållbarheten fortsätter att vara en högt prioriterad fråga i transportbranschen. I årets undersökning uppger 78 procent av medlemsföretagen att hållbarhet ur ett miljö- och klimatperspektiv är mycket eller ganska viktigt för verksamheten. Det ligger nära förra årets 81 procent, men fördelningen har förändrats.

Andelen som bedömer frågan som mycket viktig har sjunkit från 30 procent 2025 till 24 procent, den lägsta nivån sedan 2023. Andelen som svarar ganska viktig ligger kvar runt hälften, 54 procent, och tar inte upp tappet.

När andelen "mycket viktigt" sjunker är det lätt att läsa det som att branschen tappar engagemang. Men ingenting i undersökningen stödjer den slutsatsen. Som vi återkommer till l ängre fram i rapporten visar årets undersökning att branschen möter en kombination av låg betalningsvilja från kunder, otillräckliga politiska förutsättningar och pressade marginaler.

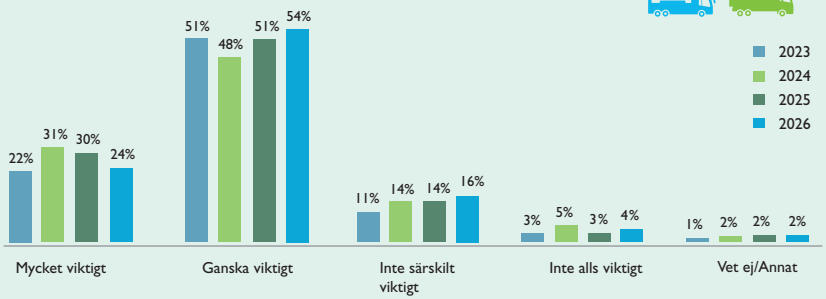
Den andel som aktivt nedprioriterar hållbarhet är fortsatt liten. 4 procent uppger att frågan i nte alls är viktig, en nivå som legat mellan 3 och 5 procent sedan 2023.

Hur ställer företagen om idag?

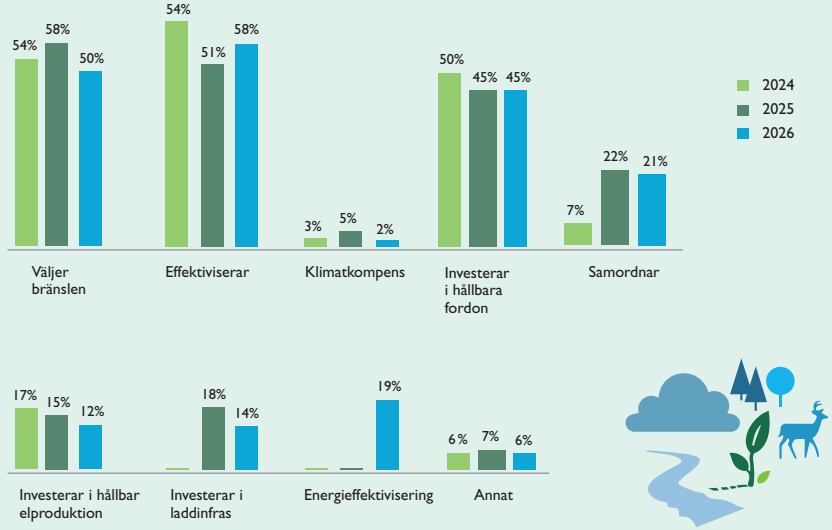
Transportbranschen arbetar brett med att minska sin klimatpåverkan. Det mönstret ser vi både från årets och tidigare års undersökningar. Den vanligaste åtgärden är att se över rutter och logistikflöden, vilket 58 procent uppger. Tätt därefter kommer val av bränslen med l ägre klimatpåverkan, 50 procent, och investeringar i fordonsparken, 45 procent. ▸

Hur viktigt är hållbarhetsfrågan ur ett miljö- och klimatperspektiv för ert företag?





Hur arbetar verksamheten idag för att minska påverkan på klimat och miljö?



▸ Åtgärder som att se över sina rutter och drivmedlet kräver inte stora kapitalinvesteringar och ger relativt snabb effekt. Det är inte en slump. Sveriges Åkeriföretags branschrapport konstaterar att åkerinäringen under 2023 och 2024 utsattes för stora påfrestningar på lönsamheten, och att de viktigaste indikatorerna nu pekar försiktigt uppåt[8]. När marginalerna är tunna väljer företag åtgärder som går att genomföra utan stora investeringar. Men det visar också var trösklarna fortfarande är för höga.

De kapitalkrävande åtgärderna har inte ökat. 14 procent investerar i laddinfrastruktur och 12 procent i hållbar elproduktion, något färre än 2025. När marginalerna är pressade är det de stora investeringarna som skjuts upp först, medan de åtgärder som ryms i den dagliga driften håller i sig. Det betyder inte att ambitionerna har minskat. 42 procent räknar med att företagets investeringar i omställningen blir större de kommande tre åren, medan bara 7 procent tror att de blir mindre. Viljan att investera finns. Det är förutsättningarna att göra det fullt ut i dag som saknas.

Klimatkompensation används av bara 2 procent som en metod för att minska sin påverkan. Det visar en bransch som vill få till en verklig förändring, inte enbart köpa sig fri från den.

Det som återkommer i fritextsvaren är bristen på ett tillräckligt ekonomiskt utrymme. I svaren vittnar medlemmar om situationer där de kör på biodrivmedel inom ramen för upphandlade kontrakt, men utan att ersättningen täcker merkostnaden. En respondent beskriver det konkret. De är tvingade enligt avtal att köra på HVO100, men får betalt per timme och inte per mil. Det gör att merkostnaden för drivmedlet inte täcks. Med en indexklausul som följer drivmedelspriset hade merkostnaden kunnat delas mellan beställare och utförare under avtalstiden. Detta illustrerar en problematik som löper som en röd tråd genom undersökningen och som vi återkommer till i avsnittet om betalningsvilja.

Att EU-kommissionen i april 2026 förlängde Sveriges godkännande att skattebefria rena och höginblandade flytande biodrivmedel till slutet av 2032 ger viss förutsägbarhet för de företag som valt den vägen, men löser inte grundproblemet. Samtidigt sänkte regeringen tillfälligt skatten på bensin och diesel från maj till november 2026. ▸

Det ökade prisskillnaden mot de rena biodrivmedlen, som redan är skattebefriade. Dessutom har priset på de råvaror som får användas för att tillverka HVO100 stigit, vilket har vidgat skillnaden ytterligare. Det ökade prisskillnaden mot de rena biodrivmedlen, som redan är skattebefriade.

Andra medlemmar beskriver konkreta punktinsatser, som att underhålla och reparera fordonen för att slippa köpa nytt. Men det övergripande temat är tydligt. Kostnadsläget och den pressade lönsamheten gör det svårare att genomföra de satsningar på miljö som företagen själva önskar.

Positiv inställning till eldrivna fordon

Intresset för elektrifiering håller i sig trots ett ekonomiskt läge som satt press på i nvesteringsförmågan under flera år. 46 procent av transportföretagen är positiva eller mycket positiva till eldrivna fordon, i princip oförändrat jämfört med 2025. Den avvaktande gruppen krymper samtidigt, från 34 till 28 procent. 20 procent är negativa eller mycket negativa, ungefär som förra året.

Viljan finns alltså hos en stor del av branschen. Frågan är vad som håller tillbaka resten.

Priset på fordon är ett hinder

Undersökningen ställer också en hypotetisk fråga om vad som händer när den ekonomiska tröskeln tas bort. Om eldrivna fordon kostade lika mycket som fossildrivna svarar 56 procent att de skulle köpa ett eldrivet fordon. Det är en ökning med 7 procentenheter jämfört med 2025, vilket tyder på att fler företag nu ser elektrifiering som ett naturligt nästa steg om lönsamheten hade tillåtit det.

Motståndet mot elektrifiering handlar sällan om skepsis eller bristande vilja. Det handlar oftast om priset. När den ekonomiska tröskeln försvinner gör en stor del av tveksamheten det också. Branschen är redo att ta steget, men inte genom att offra företagets ekonomi.

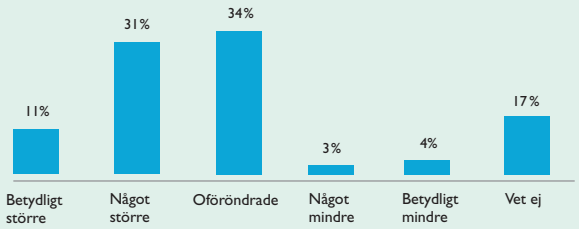
För att värna klimatet krävs det att kalkylen går ihop. Det gör prisfrågan till en av de mest centrala i omställningen.

Transportföretagens ståndpunkt

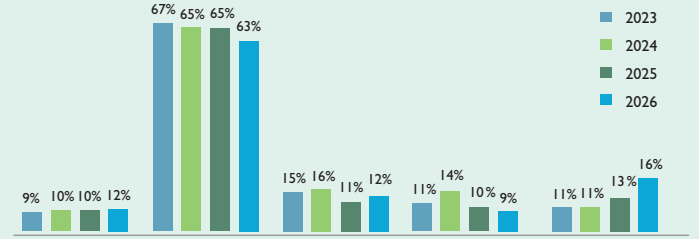
- *Mät transporteffektivitet som mer nytta, inte mindre trafik.* Det är bra när vi kan tillgodose samhällets behov av gods- och persontransporter med mindre energi.
- *Öppna fler vägar för längre och tyngre fordon.* Satsningen på 74 ton (BK4) och på fordon upp till 34,5 meter på det statliga och kommunala vägnätet ska fortsätta.

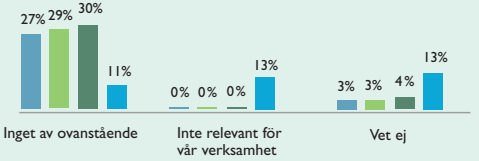
Hur stora bedömer ni att företagets investeringar i omställningen kommer att vara de kommande tre åren.





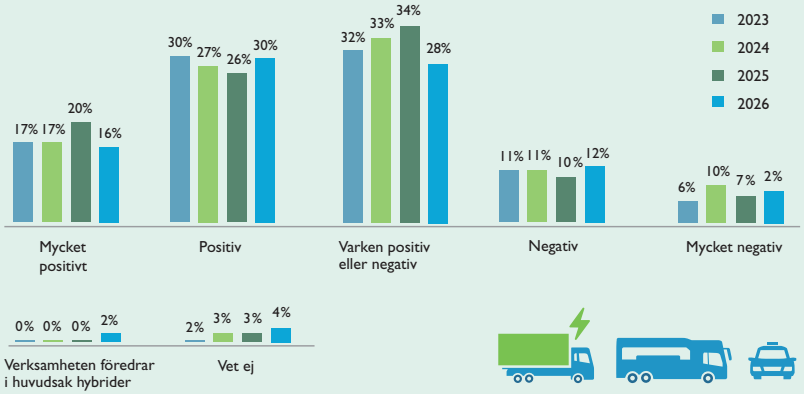
Vad anser du är de största vinsterna med att elektrifiera fordon? Flera val är möjliga.







Vad är företagets generella inställning till eldrivna fordon?



Transportföretagens ståndpunkt

- *Förläng klimatpremien för tunga ellastbilar och behåll elbusspremien.* Båda stöden ska budgeteras flera år framåt och finnas kvar tills ett elfordon är lika lönsamt som ett dieselfordon sett över hela livslängden. Transportföretagen bedömer att det dröjer en bra bit in på 2030-talet. Den första avstämningen görs 2028.
- *Sänk inte stödet för ellastbilar mellan 3,5 och 4,25 ton schablonmässigt till samma nivå som för de lättaste.* Stödnivån kan ses över, men nyttolast, påbyggnader och körmönster måste vägas in. En konsekvensanalys ska göras innan stödet ändras.
- *Beskatta lätta lastbilar som arbetsredskap, inte som personbilar.* Undanta dem från den föreslagna skärpta malusen och från den höjda fordonsskatten, eller ge dem ett eget system.

Betalningsviljan är fortsatt svag och efterfrågan minskar

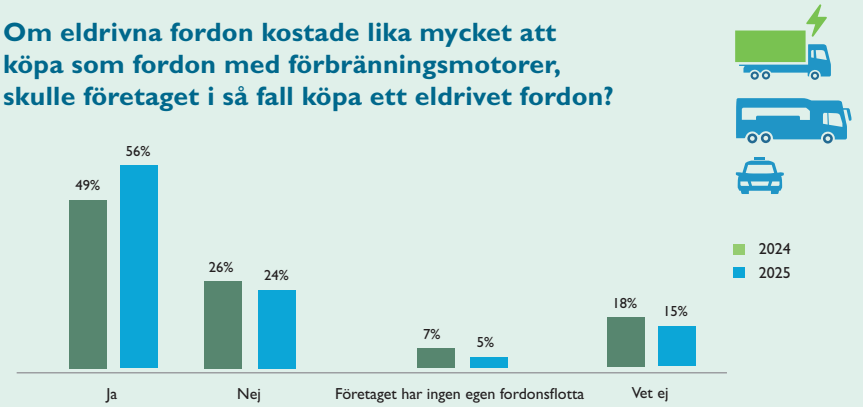
Efterfrågan på hållbara varor och tjänster har försvagats konsekvent under tre år. Andelen företag som upplever att kunderna efterfrågar hållbarhet i mycket hög eller ganska hög utsträckning toppade på 39 procent 2023 och har sedan dess fallit varje år. Till 30 procent 2024, 28 procent 2025 och 23 procent i år. Det är en nedgång på 16 procentenheter på tre år.

Det ekonomiska läget spelar troligen in. Kostnadsläget har varit pressat till följd av geopolitiska konflikter vilket kan ha bidragit till att kunder prioriterar pris framför hållbarhet. Det är inte nödvändigtvis ett tecken på minskat intresse i sig, utan ett uttryck för att hållbarhet konkurrerar med andra prioriteringar när kundernas ekonomi är ansträngd.

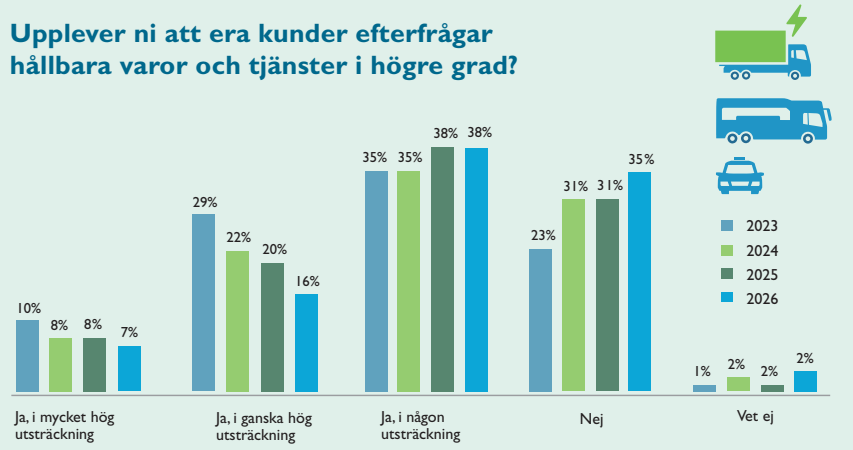
Resultatet varierar dock beroende på företagsstorlek. Bland de minsta företagen med en till fyra anställda svarar 44 procent att de inte upplever någon ökad efterfrågan alls. Bland de allra största, med 250 eller fler anställda, upplever över hälften efterfrågan i mycket hög eller ganska hög utsträckning. Skillnaden kan delvis förklaras av att större transportföretag oftare arbetar direkt åt kunder med egna klimatmål, medan många av de minsta kör som underleverantörer och sällan möter slutkunden.

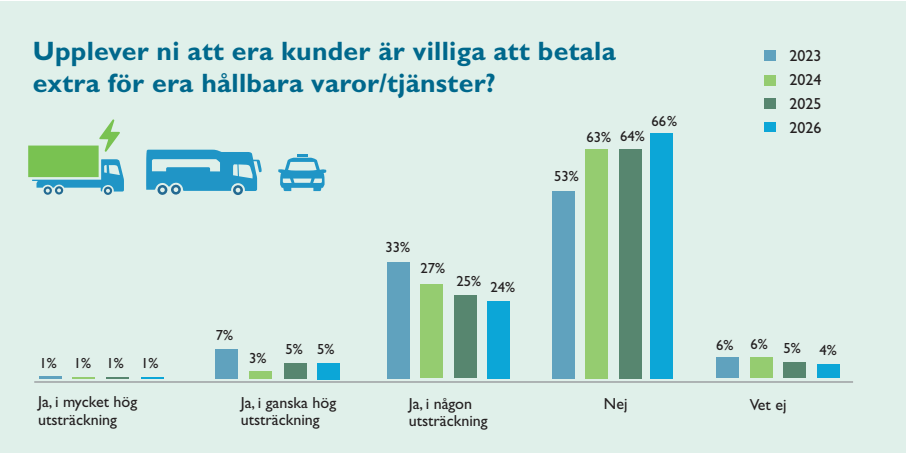
Men även när efterfrågan finns är ▸

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



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





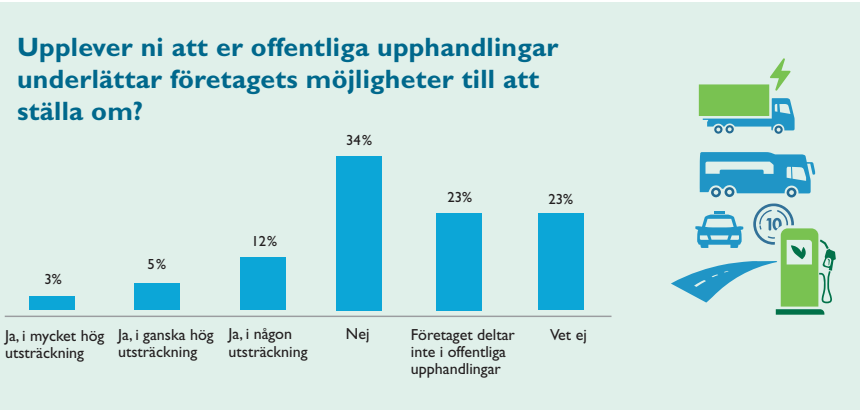
▸ betalningsviljan låg. Hela 66 procent av företagen uppger att kunderna inte är villiga att betala extra för hållbara varor och tjänster. Det är den högsta noteringen sedan 2023, och trenden pekar åt fel håll. Nej-andelen har stigit från 53 procent 2023, en ökning med 13 procentenheter på tre år. Bara 6 procent upplever betalningsvilja i mycket hög eller ganska hög utsträckning, en nivå som legat mellan 4 och 8 procent sedan 2023.

Betalningsviljan är låg oavsett företagsstorlek. 6 procent av de minsta företagen och 10 procent av företagen med 50 eller fler anställda upplever att kunderna faktiskt betalar extra. Hållbarhet efterfrågas i ord men värderas sällan i kronor.

Det skapar en strukturell utmaning. Transportföretag förväntas investera i dyrare och mer klimatvänliga lösningar, men kan inte föra kostnaden vidare till kunden. Det är inte hållbart i l ängden och det gör att omställningstakten halkar efter den ambitionsnivå som faktiskt finns i branschen.

Bilden blir inte bättre när man tittar på det offentliga. Kommuner, regioner och staten upphandlade varor och tjänster för nästan 1 000 miljarder kronor under 2025. Det är en köpkraft som skulle kunna användas för att accelerera hela transportsektorns omställning. Men bara 7 procent av transportföretagen upplever att det offentliga är villigt att betala extra för hållbara transporter i mycket hög eller ganska hög utsträckning. Nej-andelen är i princip oförändrad jämfört med föregående år.





I stället för att vara ett verktyg för omställning av de ▸

företag som faktiskt deltar i dem. Det finns ett tydligt undantag. Den upphandlade busstrafiken, som nästan helt har ställt om, visar att upphandlingen kan driva omställningen när kraven är tydliga och gäller alla[12].

Det offentliga sätter klimatmålen, formulerar kraven och har resurser att leda utvecklingen. Men när betalningsviljan inte matchar ambitionsnivån och upphandlingarna inte upplevs underlätta omställningen riskerar hela systemet att verka i motsatt riktning. Höga hållbarhetskrav utan täckning i priset gör det svårare, inte lättare, för transportföretag att investera i mer klimatvänliga alternativ.

Transportföretagens ståndpunkt

- *Låt klimatnytta väga tyngre än lägsta pris när det offentliga köper transporter.* Kommuner, regioner och myndigheter kan redan i dag ställa klimatkrav i sina upphandlingar, men gör det för sällan. Kriterierna ska tas fram i dialog med branschen.
- *Ställ krav på Fair Transport-certifieringar i offentlig upphandling av godstrafik på väg.* Då kan köparen jämföra anbuden och följa upp att kraven hålls.
- *Låt staten gå före och köpa hållbart flygbränsle.* Ta bort hindren för att företag och offentlig sektor ska kunna köpa mer hållbart flygbränsle än EU kräver, och använd offentlig upphandling där det är kostnadseffektivt. Långa köpavtal gör det lättare att finansiera nya produktionsanläggningar.
- *Leverantörer till det offentliga ska få betalt för merkostnaden.* När det offentliga kräver dyrare drivmedel som HVO100 i en upphandling ska avtalet täcka merkostnaden, även när drivmedelspriset ändras under avtalstiden. Busstrafiken visar hur det kan gå till. Där följer upphandlingarna de indexregleringar som kollektivtrafikens partssammansatta Indexråd har tagit fram.

REFERENSER

8 Sveriges Åkeriföretag, "Åkerinäringens branschrapport 2026". Hämtad 29 oktober 2026.

9 Regeringen, "EU förlänger Sveriges godkännande att skattebefria biodrivmedel". Hämtad 29 oktober 2026.

10 Regeringen, "EU förlänger Sveriges godkännande att skattebefria biodrivmedel". Hämtad 2 november 2026.

11 Upphandlingsmyndigheten, "Drygt 18 000 upphandlingar annonserades 2025", hämtades 23 september 2026.

12 Sveriges Bussföretag: "Turistbussar på el – hur svårt kan det vara?". Bussmagasinet, hämtad 26 okt 2026

Politiken ger inte tillräckliga förutsättningar

Transportbranschen är tydlig i sin bedömning av politiken. Endast 5 procent instämmer helt eller i hög grad i att politiken gett branschen tillräckliga förutsättningar att ställa om. 47 procent instämmer inte alls, mot 43 procent förra året.

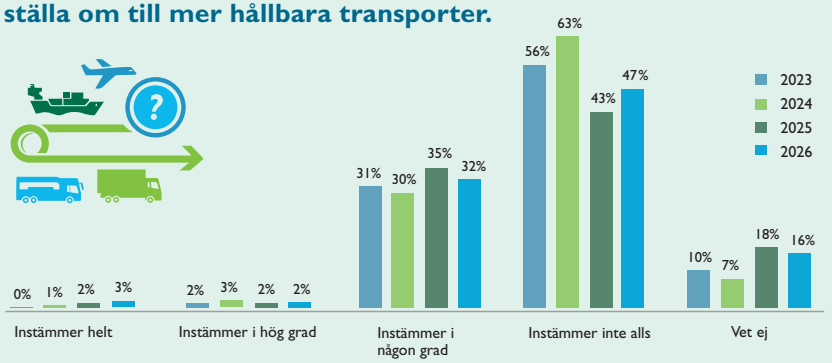
Bilden av att politiken inte ger tillräckliga förutsättningar har legat fast sedan 2023, även om nivåerna rört sig mellan åren. Branschen vill ta nästa steg, men upplever att de politiska förutsättningarna inte matchar de mål som politiken sätter upp. Osäkerheten kring spelregler och kostnader gör att många inte kan ta steget fullt ut.

Synen på ansvarsfördelningen förstärker bilden. 80 procent instämmer helt eller delvis i att transportnäringen förväntas lösa en för stor del av klimatproblemen på egen hand. Det är en uppfattning som legat stabilt hög sedan 2023. Ambitionen finns hos företagen, men helheten som krävs för att leverera på den saknas.

Känslan av ryckighet hos politiken förstärker utmaningarna. 77 procent instämmer helt eller delvis i att ryckig och inkonsekvent politik skapar osäkerhet och försenar omställningen. För ett transportföretag är det ett konkret hinder. En medlem beskriver att kalkylen för en ny lastbil bygger på en tioårsplan, och att den inte håller när förutsättningarna ändras under tiden. Då väljer även de företag som vill ligga längst fram att avvakta.

Biogasexemplet illustrerar vad det kostar i praktiken. När EU:s tribunal i slutet av 2022 ogiltigförklarade godkännandet av skattebefrielsen för biogas stängde Skatteverket möjligheten till återbetalning våren 2023. Det dröjde till oktober 2024 innan EU-kommissionen godkände skattebefrielsen igen[13], och först under 2025 kunde företagen åter dra av skatten direkt[14]. Under den perioden svävade transportföretag som investerat i biogasfordon i ovisshet, och fick en kostnad som de inte hade haft i sin beräkning. Transportföretagen uppskattade vid tillfället att kostnadsökningarna kunde uppgå till 30 miljoner kronor om året för ett åkeri med 150 biogaslastbilar[15]. Poängen är inte att regler aldrig får ändras, utan att förändringar måste göras

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

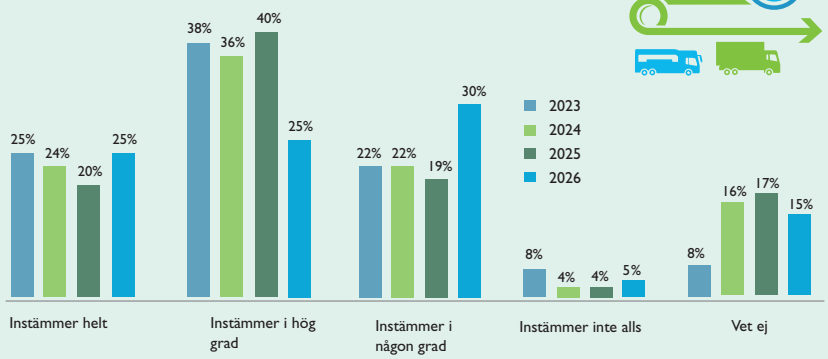


▸ med framförhållning och med förståelse för de företag som drabbas. Politiken behöver förstå konsekvenserna av sina beslut redan i nnan de fattas, inte agera i efterhand.

Branschen är tydlig med vad den behöver för att ta nästa steg. 85 procent instämmer helt eller delvis i att politiken i högre grad bör fokusera på att stödja och uppmuntra företag i omställning, snarare än att införa skatter och regler som riskerar att försvåra för dem som har längre väg kvar. Styrmedlen ska utformas så att de faktiskt fungerar i praktiken, även för ett mindre åkeri,

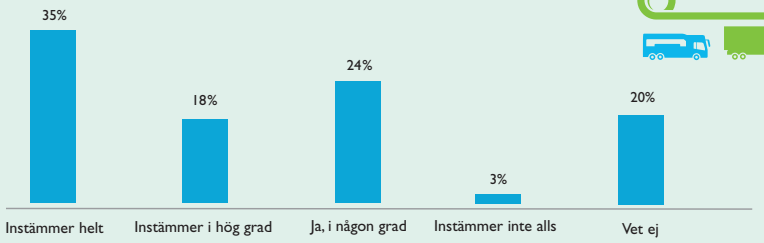
Påstående: Transportnäringen förväntas lösa en för stor del av klimatproblemen på egen hand.





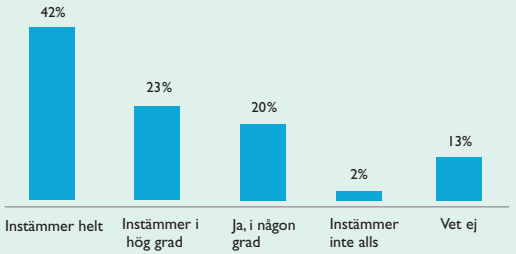
Påstående: Ryckig och inkonsekvent politik skapar osäkerhet och försenar omställningen.





Påstående: Politiken bör i högre grad fokusera på att stödja och uppmuntra företag i omställning, snarare än att införa skatter och regler som riskerar att försvåra för dem som har längre resa kvar.





taxi- eller bussföretag med pressade marginaler. Branschen efterfrågar alltså inte lägre ambitioner, utan en politik som går att genomföra. Med långsiktighet, stabilitet och en tydlig riktning vågar fler investera och ta ansvar, och omställningen kan gå snabbare.

Transportföretagens ståndpunkt

- *Ta bort koldioxidskatten och sänk energiskatten på bensin och diesel när ETS2 börjar gälla.* När EU:s utsläppshandel sätter priset på utsläppen ska samma utsläpp inte få ett pris två gånger. Energiskatten ska då sänkas till energiskattedirektivets basnivå. Frys uppräkningen med KPI åtminstone till och med 2030 och ta bort den extra uppräkningen med BNP för gott.
- *Lägg inte svenska krav ovanpå EU:s.* För flyget gäller redan EU:s inblandningskrav i ReFuelEU Aviation. Parallella nationella styrmedel på samma område ska inte införas.
- *Inför återkommande kontrollstationer med förutbestämda regler.* Reduktionsplikt, drivmedelsskatt och ETS2 ska följas upp regelbundet, och en förutbestämd och öppen mekanism för att justera drivmedelsskatten ska prövas.

REFERENSER

13 Regeringen, "Sverige återfår sin skattebefrielse för biogas". Hämtad 2 november 2026

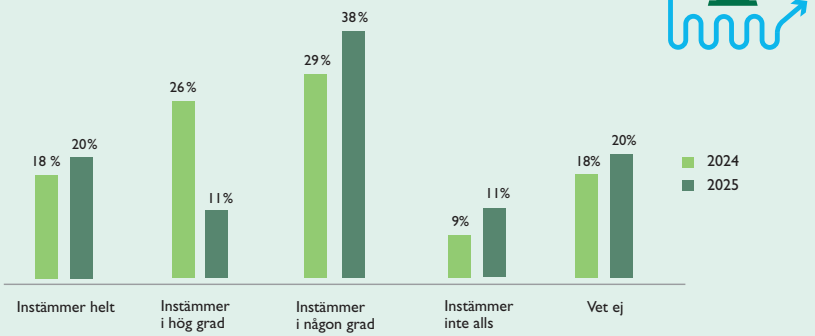
14 Skatteverket, "Skattebefrielse för biogas och biogasol". Hämtad 2 november 2026.

15 Dagens Handel, "Skattebefrielse för biogas rivs upp: »Ett hårt slag«". Hämtad 1 oktober 2026.

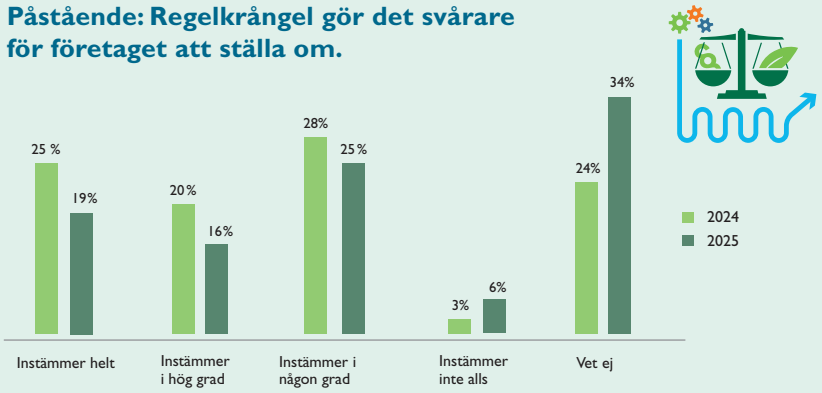
Regelkrångel och handläggning gör omställningen svårare än den behöver vara

Tre påståenden i årets undersökning fångar tillsammans en bild som är svår att missförstå. 69 procent instämmer helt eller delvis i att det är för krångligt att elektrifiera verksamheten. 60 procent instämmer i att regelkrångel generellt gör det svårare att ställa om. Och 52 procent instämmer i att långa tillstånds- och handläggningstider försvårar investeringar i den gröna omställningen. Tillsammans visar de ett system som inte håller den takt som krävs. ▸

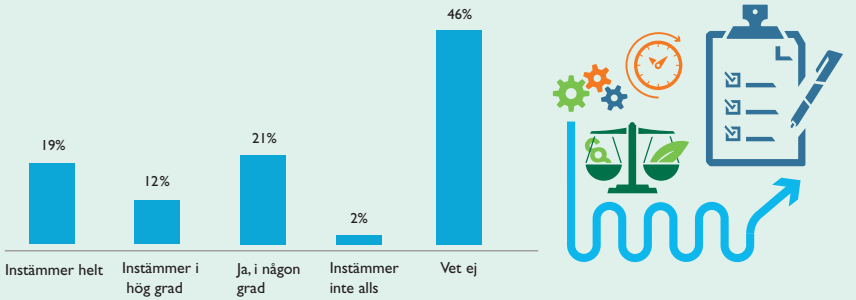
Påstående: Det är för krångligt att elektrifiera verksamheten.



Påstående: Regelkrångel gör det svårare för företaget att ställa om.



Påstående: Långa tillstånds- och handelläggningstider försvårar investeringar i den gröna omställningen.



▸ Påståendet om regelkrångel har sjunkit från 73 till 60 procent jämfört med 2025, medan krånglet kring elektrifiering ligger kvar på ungefär samma nivå, 69 procent. Men nedgången har inte gått till dem som tar avstånd. Den har gått till dem som svarar vet ej, en andel som ökat från 24 till 34 procent för påståendet om regelkrångel. Bara 6 procent instämmer inte alls i att regelkrångel försvårar omställningen. Problemen med regelkrångel och långa l edtider är alltså fortsatt strukturella. Och de drabbar inte i första hand de stora aktörerna med egna jurister och projektledare. De drabbar det medelstora åkeriet eller bussbolaget som vill bygga ut laddinfrastrukturen på sin depå men inte vet vilken myndighet som ansvarar för vad.

Länge omfattade det statliga stödet för laddinfrastruktur inte icke-publik laddning, det vill säga laddning vid egna depåer och terminaler som för gods- och logistikföretag ofta är den enda praktiska lösningen. Transportföretagen drev frågan och välkomnade när regeringen i juni 2026 breddade stödet till att även omfatta icke-publik laddning[16]. Men ansökningsprocesserna är fortfarande för komplicerade, och stöden borde samlas hos en och samma myndighet.
I fritextsvaren vittnar medlemmar om hur långsamma processerna upplevs. En medlem som i nte kan bygga ut laddningen på sin uppställningsplats sammanfattar det kort.

”Nätägaren arbetar med evigheten som affärsmodell”

Även företag som vill ligga i framkant bromsas alltså. Regelkrånglet avgör i praktiken hur snabbt Sverige kan ställa om. Transportföretagen publicerade hösten 2025 rapporten ”Ska vi åka eller bråka?”[17] som ger en samlad bild av hur

▸ byråkrati, otydliga regler och kommunala tolkningar skapar hinder för företag i hela landet. Slutsatsen är densamma här. Regelverken behöver bli enklare, snabbare och utgå från hur transportföretagens vardag faktiskt ser ut.

REFERENSER

[17] Regeringen, "Regeringen breddar stödet för laddinfrastruktur för tunga transporter", hämtad 26 oktober 2026.

[17] Transportföretagen. 2026. Paketindex, kvartal 3, 2026.

Transportföretagens ståndpunkt

- *Garantera en svarstid för elanslutningar.* Nätföretaget ska inom tre månader ge besked om det finns kapacitet, vad anslutningen kostar och när den kan vara klar. I dag behöver nätföretaget bara rapportera hur handläggningen går, men inga krav på svarstid.
- *Ett ärende för laddning, stöd och elanslutning.* Företaget ska kunna söka stöd för laddning, nätanslutning och de tillstånd som laddningen kräver genom en enda ingång med en ansvarig handläggare. Uppgifter som redan lämnats ska inte behöva lämnas igen.
- *Genomför B-körkort för lastbilar upp till 4,25 ton utan svenska tillägg.* En utredning föreslår att B-körkort ska räcka för lastbilar upp till 4,25 ton som drivs med alternativa drivmedel från november 2027. Det ska genomföras utan krav på extra utbildning.

Laddinfrastrukturen har fortsatta behov

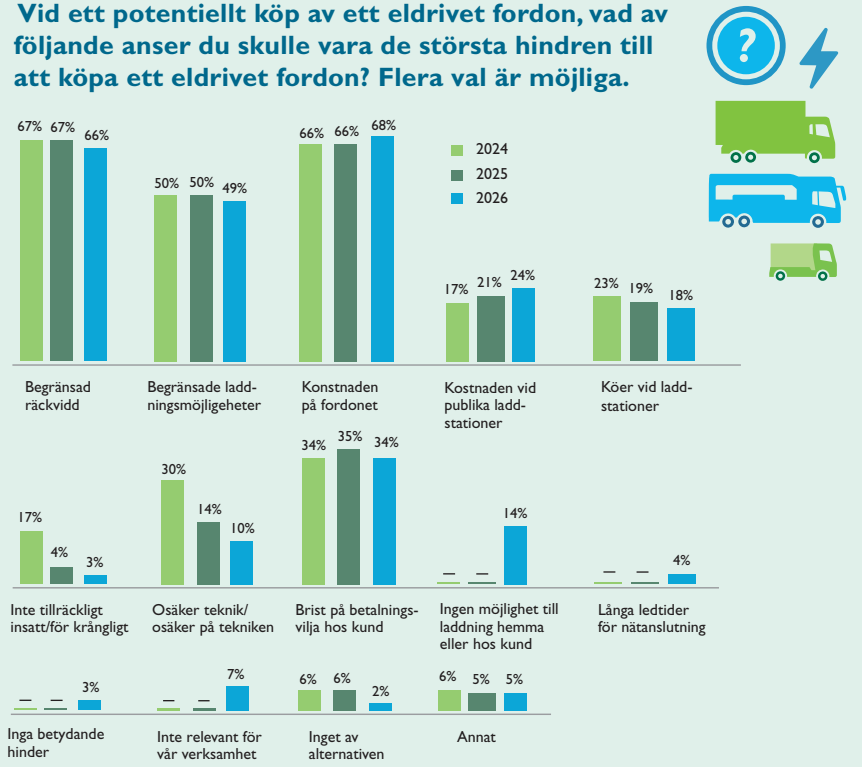
Synen på laddinfrastrukturens behov är stabil. Begränsade laddningsmöjligheter är fortfarande ett av de största hindren när företagen överväger att köpa ett eldrivet fordon. Knappt hälften av de svarande företagen uppger det, samma nivå som 2025. Bara kostnaden för fordonet, 68 procent, och begränsad räckvidd, 66 procent, väger tyngre. Laddinfrastrukturen är alltså inget övergångsproblem som löser sig av sig självt i takt med att fler elfordon kommer ut på vägarna. Den fortsätter att vara en reell utmaning för elektrifieringen.

Bara 32 procent uppger att de har möjlighet att bygga ut den egna laddinfrastrukturen om de vill. Nästan hälften svarar att de inte har det. Det vanligaste skälet är att företaget inte äger marken. 47 procent av de som inte kan bygga ut uppger det som anledning, en siffra som legat stabil sedan 2025 då den var 49 procent. Problemet är välkänt och oförändrat.

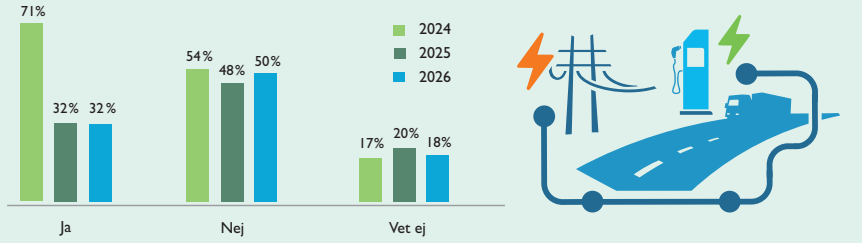
För en stor grupp transportföretag är det alltså ett hyresavtal som avgör om elektrifiering är möjlig överhuvudtaget. Det är ett konkret exempel på hur omställningen bromsas av faktorer som varken stödsystem, regelförenklingar eller fordonspriser kan lösa på egen hand.

Det som har förändrats är vilken sorts laddning som saknas. Kostnaden vid publika laddstationer anges nu av 24 procent, upp från 17 procent 2024. Ett nytt svarsalternativ i år visar att 14 ▸

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.



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



procent även saknar möjlighet att ladda hemma eller hos kund. Hindren handlar inte bara om huruvida laddstationer finns eller inte. De handlar om laddning där fordonet faktiskt behöver det för rutten till ett pris som går att räkna hem, vid depån, vid lastkajen eller hos kunden. Eftersom nästan hälften inte kan bygga laddning där fordonen står blir den publika laddningen det enda alternativet för många, och det är just den som upplevs som för dyr och för gles.

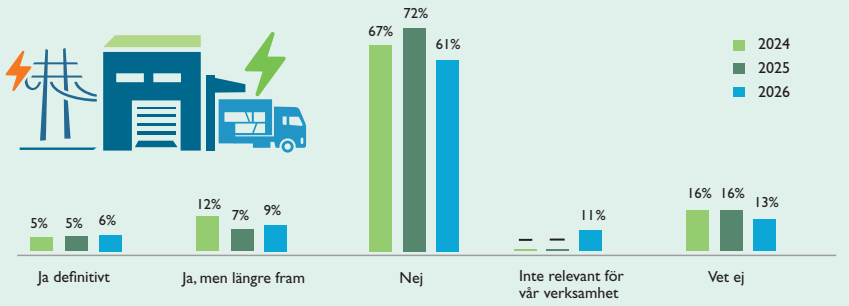
I fritextsvaren vittnar medlemmar om vad det innebär i praktiken. En beskriver att ledningen in till hyresfastigheten är för klen, en annan att det inte finns tillräckligt med el i kommunen. Det är enskilda svar, men de pekar åt samma håll. Problemet sitter ofta i elnätet bakom laddpunkten, inte i laddpunkten själv.

”Vi bor i Norrbottens inland. Med dagens laddinfrastruktur finns ingen möjlighet att hålla vägar farbara på vintern så att virket kan komma till sågen eller turisterna […] kommer dit de vill.”

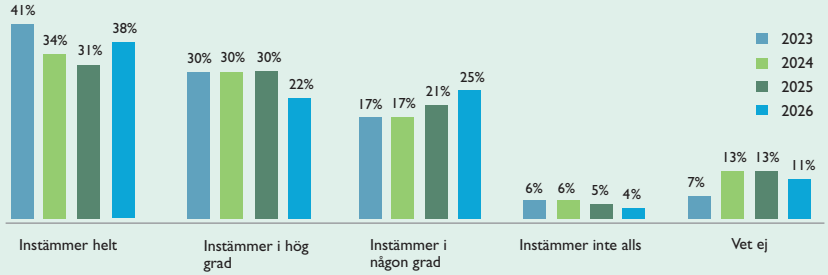
Att företagen inte fyller luckorna själva är därför förståeligt. Bara 6 procent planerar att definitivt investera i semipublik eller publik laddinfrastruktur under det kommande året, i stort sett samma andel som 2025. Ytterligare 9 procent planerar det längre fram. Ett företag som inte kan lösa laddningen på sin egen uppställningsplats har varken kapital eller möjlighet att prioritera laddning som är tillgänglig för andra.

Det är också där branschen själv placerar ansvaret. 85 procent instämmer i att Sverige borde satsa mer på elproduktion och elnät, och 82 procent i att Sverige borde satsa mer på den infrastruktur som behövs för transportsektorns elektrifiering. Stödet var nästan lika brett 2025. Andelen som instämmer helt eller i hög grad i att Sverige borde satsa på elproduktion och elnät ligger på 60 procent, i nivå med förra årets 61 procent, trots att påståendet i år även omfattar elnätet. Det stämmer överens med fritextsvaren. Många företag ser elförsörjningen som en flaskhals.

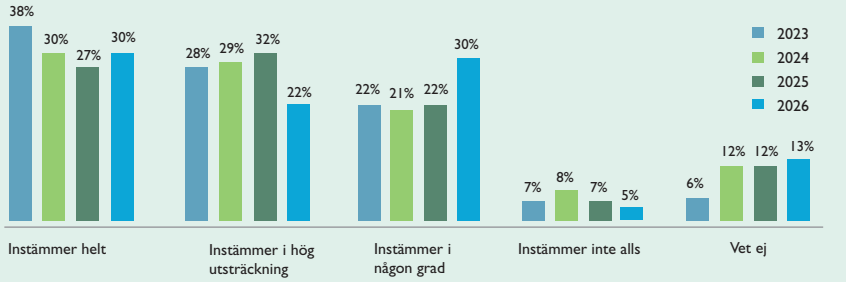
Kommer företaget investera i semipublik eller publik laddinfrastruktur under det kommande kvartalet/året?



Påstående: Sverige borde satsa mer på investeringar i elproduktion och elnät?

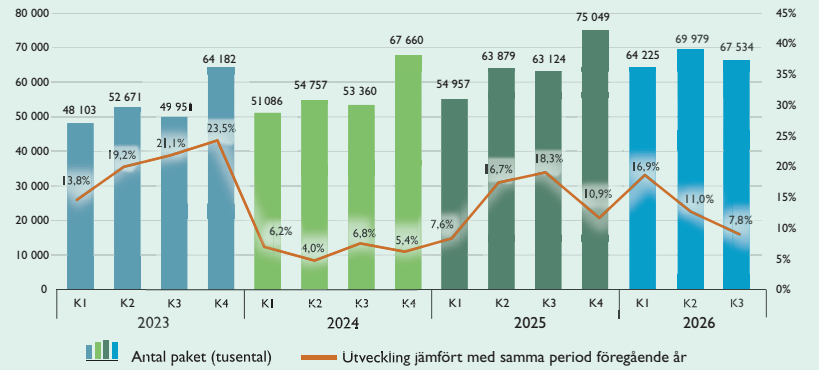


Påstående: Sverige borde satsa mer på infrastruktur som behövs för transportsektorns elektrifiering



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

År 2023: 195 228 195
År 2024: 200 993 457
År 2025: 257 008 256
År 2026: 64 224 887*



Utveckling jämfört med samma period föregående år:
Kvartal 1 2026 +16,9% • Rullande 12 mån (mars 26) +15,4% • Helår 2025 +13,3%

”Bristen på el i ledningarna gör det mycket dyrt”

▸ Samtidigt växer behovet. Under andra kvartalet 2026 skickades över 67 miljoner e-handelspaket till privatpersoner i Sverige, en ökning med nästan 8 procent jämfört med samma kvartal året innan[17]. Men utan laddning vid terminaler och leveranspunkter, och utan ett elnät som klarar effekten, kan den möjligheten inte tas tillvara. Volymerna växer. Infrastrukturen hänger inte med.

Transportföretagens ståndpunkt

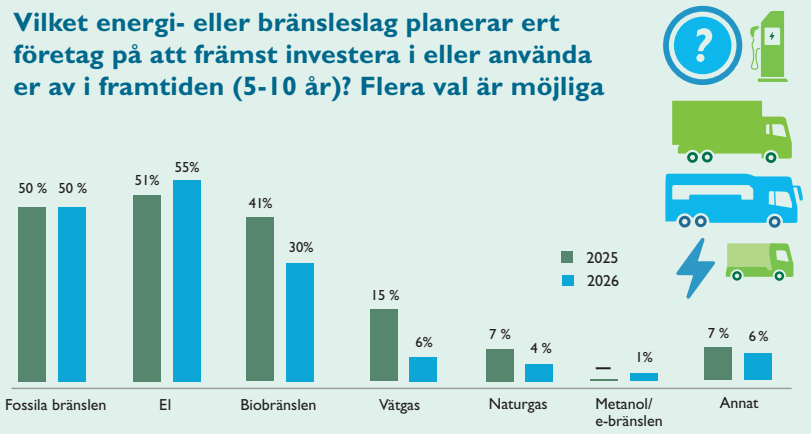
- *Bygg laddning där fordonen står.* Säkra laddning vid depåer, terminaler, lastkajer och hos kunder, inte bara längs vägarna. Stöden för laddning ska vara långsiktiga och riktas mot det yrkestrafiken behöver.
- *Ge hamnarna ett eget stödpaket för landström och elnät, ett Hamn- och sjöfartskliv.* Ansökan ska vara enkel, och mindre hamnar som saknar egna resurser för stora elprojekt ska få hjälp av en nationell stödfunktion.
- *Låt elnätet planeras efter transporternas behov.* Elnätsföretagen ska få ett tydligt uppdrag att ta med hamnarnas effektbehov i sina långsiktiga planer. Den garanterade svarstiden ska också gälla när en hamn ansöker om mer effekt.

Elen växer, biodrivmedlen tappar

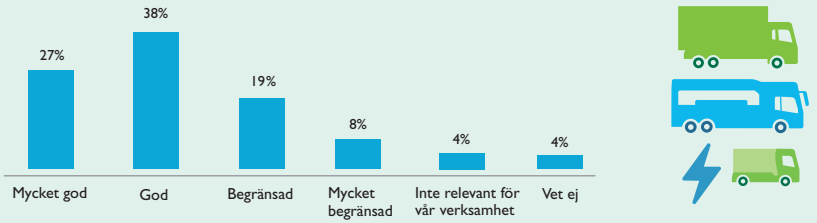
Företagens planer för de kommande fem till tio åren visar fortfarande en bred energimix, men tyngdpunkten förskjuts. El är det energislag flest planerar att investera i eller använda, 55 procent mot 51 procent 2025. Biodrivmedel har samtidigt tappat kraftigt, med 11 procentenheter till 30 procent. Det är den största förändringen i frågan på ett år. Fossila bränslen ligger kvar på samma nivå, 50 procent. Hälften av branschen räknar alltså med att fortfarande behöva fossil energi om fem till tio år.

Den generella tillgången på fossilfria drivmedel är inte det största hindret för de flesta företag. 65 procent bedömer ▸

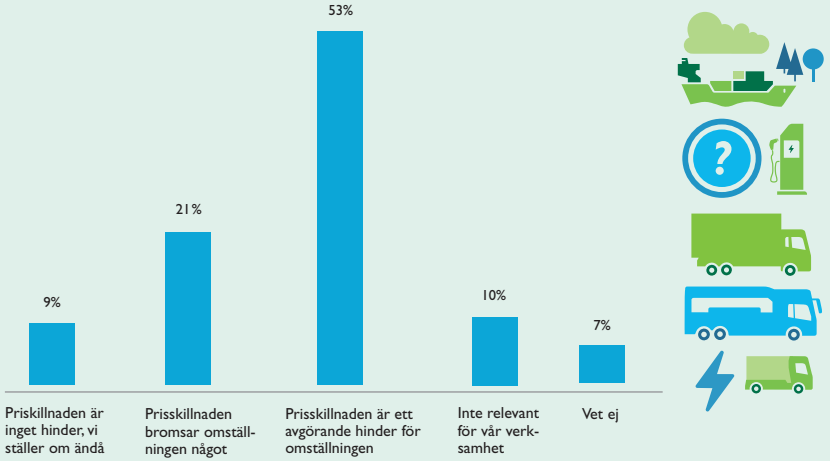
Vilket energi- eller bränsleslag planerar ert företag på att främst investera i eller använda er av i framtiden (5-10 år)? Flera val är möjliga



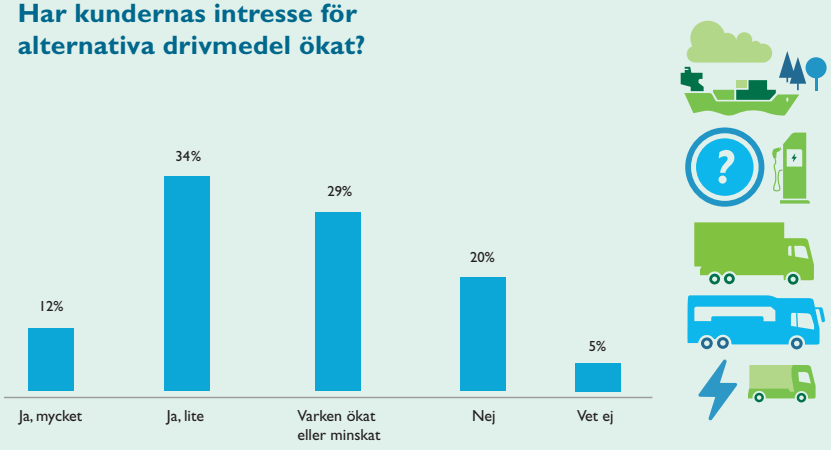
Hur bedömer ni tillgången på fossilfria drivmedel för er verksamhet?



Hur påverkar prisskillnaden mellan fossilfria och fossila drivmedel er vilja att ställa om?



Har kundernas intresse för alternativa drivmedel ökat?



▸ tillgången på fossilfria drivmedel som god eller mycket god, medan 27 procent upplever den som begränsad.

För flyget är begränsade produktionsvolymer och höga kostnader för hållbart flygbränsle, SAF, betydande hinder för omställningen. Enligt IATA väntas den globala SAF-produktionen under 2026 motsvara endast 0,8 procent av flygets totala bränsleanvändning [19]. SAF är dessutom dyrare än konventionellt flygbränsle. Transportföretagen har flertalet gånger framhållit behovet av större produktionsvolymer för att sänka kostnaderna [20].

Även för vägtransporterna finns en gräns. Den europeiska produktionskapaciteten för biodiesel räcker bara till en mindre del av de tunga vägtransporternas energibehov [21].

Biodrivmedel kan alltså inte bära omställningen ensamma. Det som avgör för de flesta är ändå priset. 53 procent uppger att prisskillnaden mellan fossilfria och fossila drivmedel är ett avgörande hinder för omställningen, och ytterligare 21 procent att den bromsar. Bara 9 procent ställer om oavsett prisskillnad. När det fossila alternativet är billigare väljer de flesta det, inte för att de vill utan för att kalkylen kräver det.

”I dagsläget är det alldeles för stor kostnad med att använda mer miljövänliga alternativ. Kunder betalar inte mer för att vi ställer om och då blir det heller inte lönsamt.”

Ryckigheten i politiken kan också ha satt spår. Skattebefrielsen av biogas visade hur snabbt ett styrmedel kan försvinna och hur länge det kan dröja innan det kommer tillbaka. Den är återinförd, men förtroendet återställs inte lika snabbt. Den som planerar investeringar för fem till tio år framåt väger in risken att förutsättningarna ändras igen. För en del företag kan det ha varit skäl nog att flytta planerade investeringar mot el eller fossilt snarare än att binda kapital i fordon som är beroende av ett styrmedel som är osäkert.

Kundernas intresse för alternativa drivmedel ligger still. 46 procent upplever att intresset har ökat. Som avsnittet om betalningsvilja visade räcker inte intresset när kunderna inte är beredda att betala för det.

Vätgas har också tappat, från 15 till 6 procent. Naturgas planeras av 4 procent.

Sammantaget pekar svaren mot en risk. El och biodrivmedel har länge setts som varandras komplement. Biodrivmedel ▸

▸ fyller luckorna på längre sträckor och i verksamheter där elektrifiering ännu inte fungerar. Men om biodrivmedlen tappar samtidigt som laddinfrastrukturen inte hänger med finns det inget fossilfritt alternativ som täcker de luckorna. Då riskerar det fossila att bli kvar längre än nödvändigt. Inte för att branschen vill det, utan för att det är det enda som går ihop.

Transportföretagens ståndpunkt

- *Fokusera inte bara på reduktionsplikten.* En högre plikt måste kombineras med billigare elektrifiering och en stabil drivmedelsskatt på EU:s miniminivå.
- *Få fart på produktionen av hållbart flygbränsle.* Återinför gröna kreditgarantier via Riksgälden och dela risken med producenterna genom ett produktionsstöd som är tidsbegränsat.
- *Bygg infrastrukturen för förnybara drivmedel till sjöss.* Stöden ska kunna gå till distribution, lagring och bunkring av hållbara drivmedel i hamnarna och till att bygga om befintlig fossil infrastruktur.

REFERENSER

18 IATA, "Corporate Demand Could Support Up to 1.9 Million Tonnes of SAF by 2030". Hämtad 20 oktober.

19 Transportföretagen, SAF-Guiden. Hämtad 20 oktober.

20 Sveriges Åkeriföretag, Branschrapport 2026 – Fakta, trender och framtid för svensk åkerinäring, sidan 24. Hämtad 2 oktober.

Elektrifieringen har ännu inte blivit en affär

Synen på elektrifiering som affärsmöjlighet har slutat växa. 54 procent instämmer i att elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter, i nivå med 56 procent 2025. 23 procent instämmer inte alls. Tidigare år minskade gruppen som helt avfärdade affärsmöjligheterna. Den minskningen har nu stannat av.

Det syns också i vad företagen ser som vinsterna med elektrifiering. 63 procent pekar på miljön. Men bara 16 procent tror att det skulle vara lönsamt, 12 procent att det skulle ge nya typer av uppdrag och 9 procent att det skulle öppna för nya kunder. Andelarna har legat på ungefär samma nivå de senaste åren. Elektrifieringen uppfattas alltså som en klimatåtgärd, i nte som en affärsstrategi. Fritextsvaren nyanserar den bilden. Det tema som återkommer oftast är arbetsmiljön. Medlemmar beskriver tystare fordon, mindre vibrationer och förare som slipper dieselavgaser.

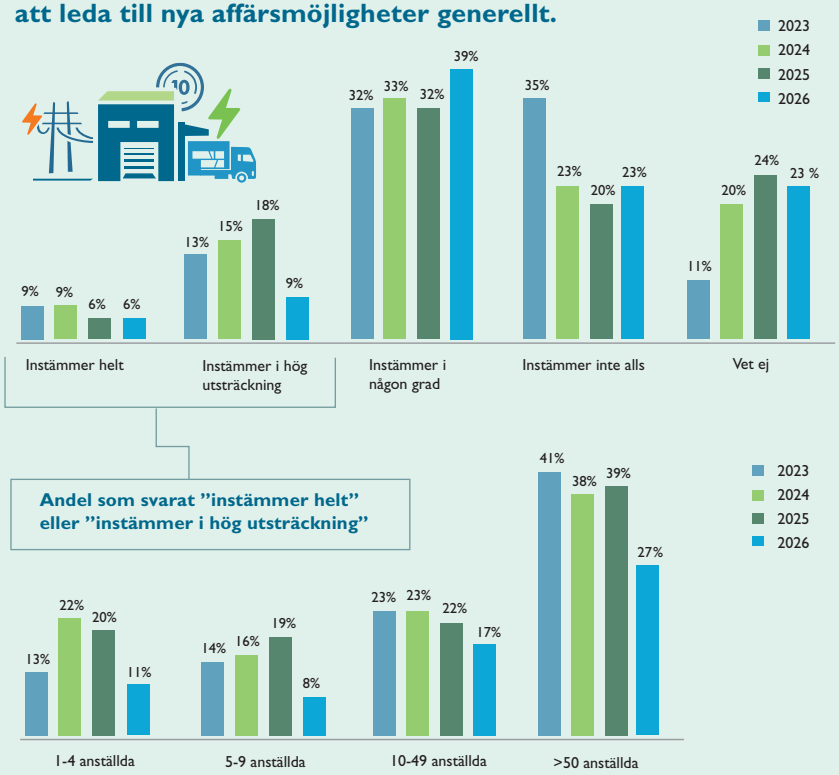
”Arbetsmiljön är helt annorlunda, inga vibrationer eller buller i samma utsträckning som i fossila fordon.”

Det är också ett affärsvärde.

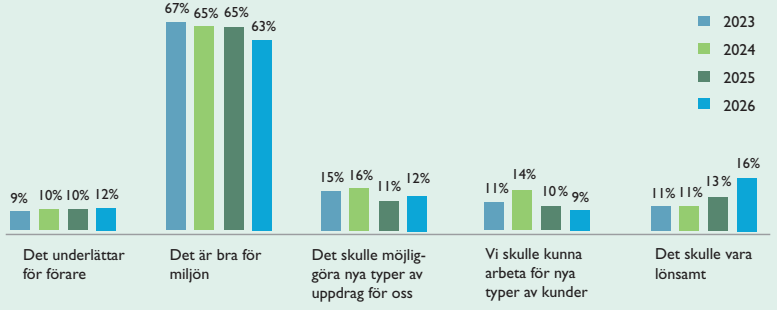
För dem som har elfordon i verksamheten ser affären alltså annorlunda ut än för dem som bara bedömer den på avstånd.

Företagen investerar ändå. 30 procent har redan köpt ett eldrivet fordon och andelen som har ett eldrivet fordon i investeringsplanen ligger på 14 procent.

Fyra av tio företag har i dag minst något eldrivet fordon i flottan, men för de flesta är det en liten del. 27 procent har el i högst en fjärdedel av flottan och bara 3 procent har en helt eldriven flotta. Branschen ställer alltså om stegvis utan att ha sett affären i det från början. Det är en investering som bärs av ambition. ▸

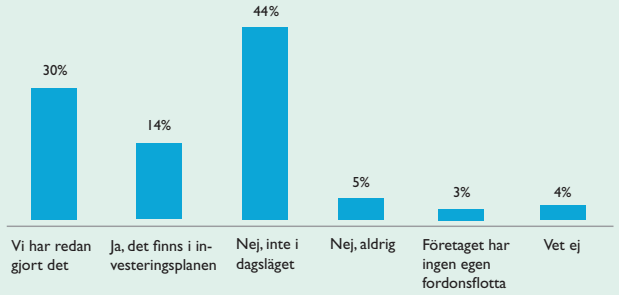


Vad anser du är de största vinsterna med att elektrifiera fordon? Flera val är möjliga.



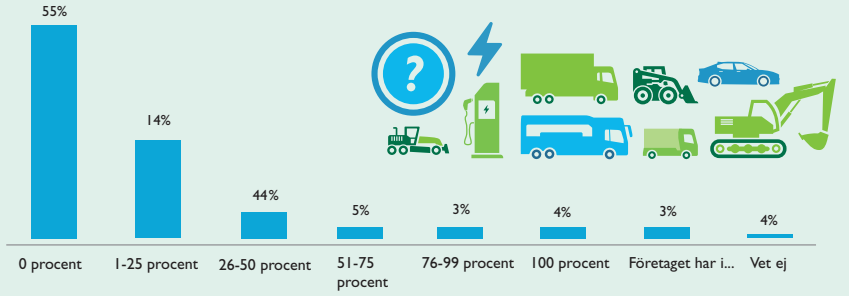


Skulle ni som företag kunna tänka er att köpa ett eldrivet fordon?

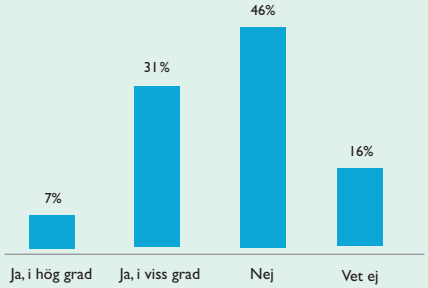




Hur stor andel av er fordonsflotta, eller de arbetsmaskiner ni använder, kör i nuläget på el?



Upplever ni att ert hållbarhetsarbete bidragit till att vinna eller behålla kunder?



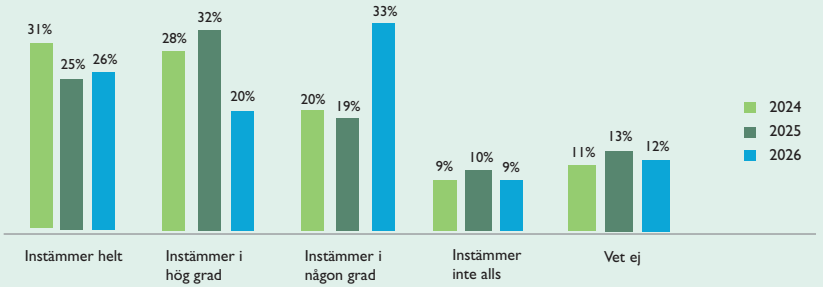


▸ Samma mönster gäller hållbarhetsarbetet i stort. 38 procent upplever att hållbarhetsarbetet har hjälpt dem att vinna eller behålla kunder i någon nivå, men bara 7 procent i hög grad. 46 procent svarar nej. Hållbarhet är en konkurrensfördel för vissa, men sällan avgörande.

För att elektrifieringen ska bli en affär måste hållbarhet bli något kunderna faktiskt väljer och betalar för. Det kräver att hållbara transporter går att jämföra och följa upp. För godstransporter på väg fyller Fair Transport, åkerinäringens hållbarhetscertifiering, en sådan ▸

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





▸ funktion. Certifieringen syftar till att låta hållbarhet konkurrera vid sidan av priset, och fungerar som ett stöd för både den som köper och den som säljer transporter.

Bilden är tydlig. De som har tagit steget ser fördelar, men för de flesta har affären ännu inte blivit synlig. Så länge det fortsätter så kommer omställningen att gå i den takt som enskilda företags ambitioner och marginaler tillåter. Men inte i den takt som klimatmålen kräver.

Transportföretagens ståndpunkt

- *Sänk skatten på laddel för tung yrkestrafik till EU:s miniminivå.* Det förbättrar kalkylen för ellastbilar och elbussar till en rimlig kostnad för staten. Elfordon ska dessutom ha samma elskatt som järnvägen.

Enklare regler, inte lägre ambitioner

Branschen ser inte regelförenkling som ett hot mot hållbarhetsarbetet. Bland dem som tagit ställning är nej det vanligaste svaret. 30 procent oroar sig inte för att regelförenklingar i Sverige och EU ska ske på bekostnad av hållbarhetsarbetet. 17 procent oroar sig och ytterligare 19 procent oroar sig delvis. Den höga andelen "vet ej"-svar säger något i sig. Debatten om förenklingar förs till stor del på en nivå som ligger långt från vardagen i ett transportföretag. Ändå berörs transportföretagen,

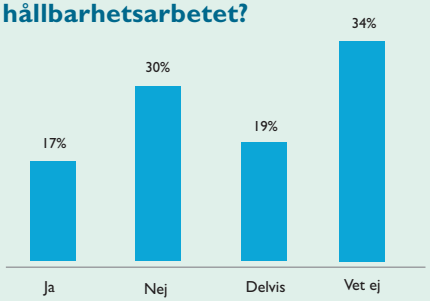
ofta indirekt. Stora kunder med egna rapporteringskrav har skickat allt fler och mer omfattande frågeformulär om utsläpp och hållbarhet nedåt i leverantörskedjan. För många företag är förenkling därför en lättnad snarare än ett hot.

Det finns ändå en baksida som kan förklara varför en del oroar sig. Kundernas rapporteringskrav har varit en av få kanaler där hållbarhet efterfrågats konkret. Som avsnittet om betalningsvilja visade är det framför allt de större företagen, med uppdragsgivare som har egna klimatmål, som upplever en tydlig efterfrågan. Om kraven försvagas, försvagas också en omställningens drivkrafter.

Samtidigt skärps reglerna för hur företag får beskriva sitt hållbarhetsarbete. EU:s direktiv om att stärka konsumenternas ställning för den gröna omställningen, Empowering Consumers for the Green Transition, ska tillämpas från den 27 september 2026. Direktivet förbjuder generella miljöpåståenden som miljövänlig eller grön, om företaget inte kan underbygga ett sådant påstående lättillgängligt för konsumenten. Det förbjuder också påståenden om att en vara eller tjänst är klimatneutral när påståendet bygger på klimatkompensation[22].

Självklart ska miljöpåståenden som inte går att belägga inte vara tillåtna. Men med reglerna följer en risk att företag inte vågar göra några påståenden alls, inte ens om omställning de faktiskt har genomfört. När gränsen för vad som ▸

Är du orolig att regelförenklingar i Sverige och EU kommer ske på bekostnad av hållbarhetsarbetet?





är tillåtet är oklar och kostnaden för att göra fel är hög, blir det bästa sättet att skydda sig själv att inte säga något alls. För en bransch där 66 procent upplever att kunderna inte är villiga att betala extra för hållbarhet blir det då ännu svårare att få betalt för omställningen. Den som har investerat i elfordon eller kör på biodrivmedel behöver kunna berätta det för kunden för att ha en chans att få betalt för merkostnaden.

Det är därför skillnaden mellan förenkling och avreglering spelar roll. Det som branschen pekar ut som krångel handlar om ledtider, tillståndsprocesser, dubbla ansökningar och oklara ansvarsgränser mellan myndigheter. Det handlar inte om att klimatmålen är för högt satta. Förenkling som tar bort onödig administration gör omställningen billigare. Regler som tar bort skälen att efterfråga hållbara transporter gör den långsammare.

REFERENSER

[22] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/825 om ändring av direktiven 2005/29/EG och 2011/83/EU. Hämtad 30 oktober 2026.

Transportföretagens ståndpunkt

- *Inför EU:s regler på miniminivå.* Huvudregeln ska vara att EU-lagstiftning införs utan svenska tillägg. Ett förslag som går längre ska motiveras särskilt i lagrådsremissen, med en beräkning av vad det kostar företagen, och det ska granskas av Regelrådet innan det går vidare.
- *Varje nytt krav ska vara värt vad det kostar.* Kostnaden för företagen ska beräknas innan beslutet fattas. Ett krav där nyttan inte motiverar kostnaden ska inte införas.
- *Samma regler i hela landet.* Där kommunerna i dag tolkar samma lag på olika sätt ska nationella regler gälla. Skapa en nationell vägledning så att inte regelverk kan tolkas olika i grannkommuner.
- *Tillsyn efter risk, avgift bara för utförd tillsyn.* Företag som sköter sig borde belönas för det med färre kontroller. Tillsynen ska riktas mot dem som fuskar. Ingen ska betala en tillsynsavgift för tillsyn som aldrig görs.

Utan lönsamhet ingen omställning

Inget påstående i årets undersökning får ett så enhälligt stöd som detta. 89 procent instämmer i att tillräcklig lönsamhet och investeringsförmåga är en förutsättning för att företaget ska kunna ställa om, och 75 procent instämmer helt eller i hög grad. Bara 1 procent instämmer inte alls. För branschen är omställningen ett investeringsbeslut, och investeringsbeslut fattas utifrån vad företaget har råd med.

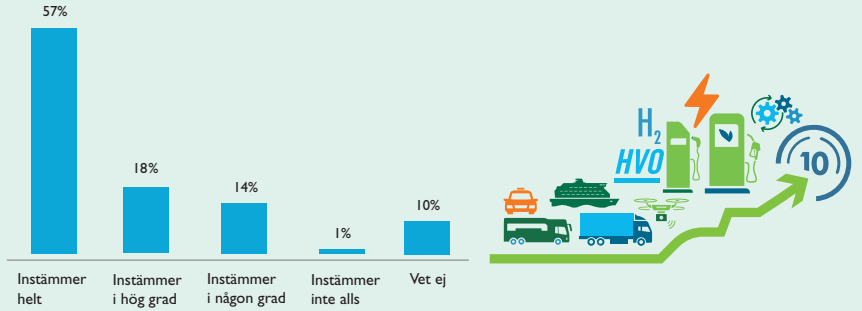
Det märks också i hur hindren har förändrats. Teknikhindren minskar. Andelen som ser elfordonens teknik som osäker har sjunkit från 30 procent 2024 till 10 procent i år, och andelen som inte känner sig tillräckligt insatta från 17 till 3 procent. Kostnaden för

fordonet ligger samtidigt kvar som det vanligaste hindret. Tekniken har mognat och kunskapen har ökat. Det som återstår är frågan om vem som betalar.

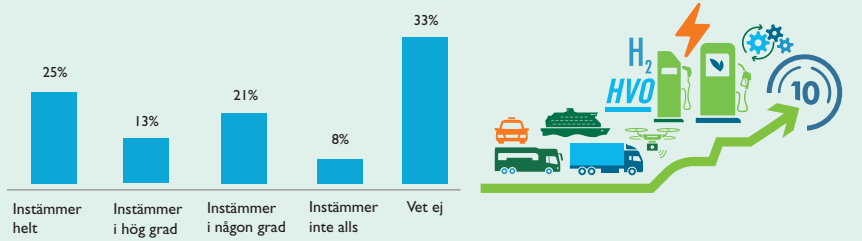
Där kommer det statliga stödet in. 59 procent instämmer i att det hade varit svårare och tagit längre tid att ställa om utan statligt stöd. Nästan fyra av tio instämmer helt eller i hög grad. För en stor del av branschen har stödet alltså avgjort takten, inte bara bekostat något som ändå hade blivit av.

Regeringen beslutade i februari 2026 att förlänga klimatpremien för lätta

Påstående: Tillräcklig lönsamhet och investeringsförmåga är en förutsättning för att företaget ska kunna ställa om.



Påstående: Utan statligt stöd till mitt företag hade det varit svårare och tagit längre tid att genomföra den gröna omställningen



ellastbilar till oktober 2027 och att öppna för högre stöd till tunga ellastbilar [23]. Transportföretagen välkomnade beskedet men konstaterade samtidigt att de mest kraftfulla, långsiktiga och marknadsdrivna styrmedlen för att elektrifiera den tunga trafiken fortfarande saknas [24]. Energimyndigheten gjorde i december 2025 en liknande bedömning. Lägre priser på fossila bränslen gjorde det då svårt för många att välja elfordon, särskilt tunga, och förändringar i klimatpremien räcker inte hela vägen [25].

Stödets värde avgörs dessutom av när pengarna kommer. Energimyndigheten anger själv att handläggningstiderna för utbetalning av klimatpremien är långa [26]. För ett mindre företag med pressad likviditet är ett stöd som betalas ut sent ett lån som företaget måste finansiera själv under tiden. Då hjälper stödet främst de företag som redan har råd att vänta.

Stöd kan sänka tröskeln, men det kan inte ersätta en affär som bär. Ett stöd finns så länge politiken bestämmer att det ska finnas. Lönsamhet finns så länge kunderna betalar, kostnaderna går att förutse och spelreglerna håller. Det är därför avsnitten i det här kapitlet hänger ihop. Betalningsviljan, politikens förutsägbarhet, regelverkens krångel och infrastrukturens brister är inte separata problem. De är olika sidor av samma mynt, nämligen om det går att räkna hem en investering i omställning. Svaren i årets undersökning visar att det för de flesta transportföretag ännu inte gör det.

REFERENSER

[23] Regeringen. 2026. Regeringen förlänger stödet för lätta ellastbilar. Pressmeddelande 24 februari 2026. Hämtad 9 oktober 2026.

[24] Tidningen Proffs. 2026. Klimatpremien förlängs men fler styrmedel krävs. Hämtad 9 oktober 2026.

[25] Energimyndigheten. Så kan omställningen till eldrivna fordon snabbas på. Hämtad 9 oktober 2026.

[26] Energimyndigheten. Klimatpremie för tunga lastbilar. Hämtad 9 oktober 2026.

Transportföretagens ståndpunkt

- *Gör stöden möjliga att använda för små företag.* Klimatpremien ska fortsätta gälla både köp och leasing och ha en garanterad handläggningstid. Ett litet företag ska inte behöva finansiera hela fordonet medan det väntar på besked.
- *Räkna på vad styrmedlen gör med lönsamheten innan nya kostnader införs.* Konsekvensanalyserna ska visa vad som händer för företag med små marginaler, fasta kundavtal och ingen bränsleindexering.



Detta är Transportföretagen

Transporter är samhällets blodomlopp. Våra medlemmars betydelse för tillväxt och välstånd 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 branschens 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 848 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 transportslag och företagsstorlek, varför vi bedömer resultatet som säkerställt.

Undersökningen genomfördes i augusti och september 2026.

Ett år efter hållbarhetspriset: Circle K fortsätter elektrifieringsresan

När Transportföretagen delade ut Hållbarhetspriset 2025 stod Circle K som vinnare, mycket tack vare storsatsningen på att elektrifiera både den lätta och den tunga trafiken. Och ett år senare slår de inte av på tempot.

”Årets vinnare av Transportföretagens hållbarhetspris har vågat tänka nytt där andra ser hinder. Med imponerande satsningar visar de att verklig förändring är möjlig – nu och i framtiden.”

Så löd delar av den motivering som låg till grund för att Circle K utsågs till vinnare av Transportföretagens Hållbarhetspris 2025.

– Det är en jätteära som vi har pratat mycket om internt. Man ska alltid vara försiktig med att värdera sig själv men när vi arbetar med något gör vi det alltid dedikerat. Vi har många duktiga anställda som strävar åt samma håll. Att vi fick den här utmärkelsen är ett bevis på vad vi åstadkommit, säger Johan Söderberg, Director Fuel & E-mobility. Totalt bygger Circle K cirka 300 laddplatser om året. Målet är att passera 2 000 runt år 2030. Satsningen omfattar både lätta och tunga fordon. Circle K har i dagsläget cirka 150 avsedda för laddplatser tunga fordon.



– Vi är med i olika dedikerade projekt, till exempel E-Charge tillsammans med Lindholmen Science Park. Vi vill visa att det går att utföra långväga transporter helt elektrifierat.

Circle K:s arbete har bland annat mynnat ut i tre laddplatser med mycket hög effekt, så kallade megawattladdare.

– Det här är något helt nytt och jag ska vara ärlig och säga att de inte är så väl utnyttjade i dagsläget, men de är en del av ett testflöde där vi kan hämta in statistik och där både vi och åkarna får möjlighet att lära. Det är en läranderesa vi befinner oss på tillsammans.



Den stora merparten av laddplatserna som Circle K installerat är dock avsedda för den vanliga biltrafiken.

– I dagsläget är det någonstans runt 9 procent av den svenska bilflottan som är rena elbilar, så det är en lång bit kvar innan de tar över. Men vi är måna om att vara tidigt ute och göra det enkelt för våra elbilskunder. Det handlar om att det ska vara lätt att ladda och lätt att hitta laddplatser. Vi har valt att bygga många laddare på samma ställe snarare än att sprida ut oss. Det gör att risken att hamna i laddkö är nästan obefintlig.

– Sedan behöver vi också ta hand om den nya elbilskunden. Vi vet att de stannar lite längre och det ställer andra krav på verksamheten, alltifrån att vi har fler toaletter till att vi stärker vårt materbjudande.

Det är inte heller bara inom elektrifiering som Circle K satsar. De arbetar också med att erbjuda andra hållbara drivmedelsalternativ, exempelvis HVO100.

– Det är väldigt inne att prata om hållbarhet och jag tycker att jag anar det mer och mer i samhället. Det man kan ha en synpunkt på är att Sverige de senaste fyra åren ändrat politisk riktning när det gäller just förnybara drivmedel. Vi blandar i mindre förnybart i dag än vad vi gjorde för fyra år sedan.

Sist men inte minst – hur kommer er resa att se ut framåt?

– Vi har många lägen där vi vill utöka verksamheten. På en del platser där vi byggt ut med laddning behöver vi bygga till ännu mer kapacitet. Vi har marken, kunnandet och kapitalet för att göra den här typen av investeringar.

Det bådar gott inför framtiden, avslutar *Johan Söderberg*.



KONTAKT

www.transportforetagen.se

info@transportforetagen.se

TRANSPORTFÖRETAGEN