

Framtidens drivmedel för yrkestrafiken – en öppen fråga som kräver en tydlig plan framåt.

**En rapport om omställningen till fossilfria drivmedel från Circle K våren 2023.
Med stöd av Sveriges Åkeriföretag och Svenska Taxiförbundet.**

CIRCLE K

®

Innehåll

- 3 Inledning
- 4 Vad har hänt det senaste året?
- 5 Årets rapport - med yrkestrafiken i fokus
- 6 Vilka framtida drivmedel tror branschen själva på?
 - Elen dominerar - eller?
 - Är det el som gäller framöver?
 - Andra förutsättningar för personbilar
- 8 Varför inte påbörja omställningen redan i dag?
- 9 Vad driver omställningen - och vem ska betala kalaset?
- 10 Hur påverkar politiken?
 - Reduktionsplikten i blickfånget
 - Biogas - skattebefrielse eller inte?
- 12 Snabb förändring i attityd - omställningen anses mer utmanande
- 13 Kommer vi att uppnå målen?
- 14 Sammanfattning och slutsatser
- 15 Intervju Roma Grus
- 16 Intervju Hagby Åkeri



Inledning

Det händer mycket på drivmedelsområdet och det händer snabbt. Bredden av tillgängliga drivmedelsalternativ är stor, med olika former av flytande drivmedel, gas och inte minst el. Elektrifieringen av såväl lätt som tung trafik har en tendens att hamna i fokus, såväl i samhällsdebatten som i statistiken av faktiska fordon som rullar på vägarna, i alla fall för privatbilismen. Även yrkestrafiken har kommit en bra bit på vägen och ännu fler ligger i startgroparna att påbörja en rejäl omställningsresa inom såväl lätt som tung trafik, men när det gäller yrkestrafiken är det viktigt att förstå att elektrifiering inte är en universallösning.

De potentiella fallgroparna för den här omställningen är flera. När man frågar transportbranschen är ekonomisk och politisk osäkerhet bland de mest tydliga orosmolnen, men långt ifrån de enda. När det gäller yrkestrafiken blir detta extra tydligt eftersom det finns långt fler alternativa lösningar och varianter än vad det gör inom privatbilismen.

I rapporten du nu har framför dig samlar vi information och resonerar om såväl samtiden som framtiden. Genom några av våra största samarbetspartners inom transportsektorn har

vi gjort undersökningar och intervjuer som gett oss insikter om attityder och förväntningar, utmaningar och önskemål när det gäller omställningen för såväl tung som lätt yrkestrafik.

För oavsett hur mycket strategier och planer som tas fram kommer inget att ske utan att de som faktiskt ska införskaffa och använda fordonet är redo att ta steget. Vi hoppas genom denna rapport att kunna visa tydligare vad som krävs framåt för att utvecklingen ska fortsätta åt rätt håll och i rätt takt.



Vad har hänt det senaste året?

Det har minst sagt varit ett händelserikt år. Kriget i Ukraina, stort fokus på energi och ett alltmer osäkert ekonomiskt läge har påverkat oss alla. Olika typer av drivmedel och inte minst elektrifieringen har fått en central roll i detta. En kraftig prisökning på såväl traditionella drivmedel som biodrivmedel i kombination med en volatil elmarknad har ställt många saker på sin spets. Lägg till det en ny regering vars beslut medfört en förändrad politik inom området, där två exempel är en alternativ syn på reduktionsplikten och slopad klimatbonus. Dessa frågor har medfört en osäkerhet för marknaden framåt.

Samtidigt visar preliminära siffror från Trafikverket* att den totala trafiken längs våra vägar minskade en aning 2022 jämfört med 2021, men att vi ändå tycks vara på väg mot en återgång till den trafiksituation som rådde innan pandemin slog till. Glädjande kan konstateras att koldioxidutsläppen minskade kraftigt under året (från 88 g/km till preliminärt 70g/km). Minskningen beror på en kombination av den ökade inblandningen och att allt fler bilar drivs med el.

* PM TRV 2023/22533 - <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/01e7ada729cf48f2977873379b306d45/pm-vagtrafikens-utslapp-2022.pdf>

Våren 2022 släppte vi en rapport med huvudfokus på privatbilism och elektrifiering. Till grund för rapporten låg en undersökning vi genomförde via Kantar-Sifo med målsättningen att ta reda på attityden till elbilsomställningen. Vi ville helt enkelt veta hur bilister runtom i landet såg på ett framtida byte till elbil snarare än att bara titta på försäljningsstatistik. Resultatet då visade tydligt att de flesta svenskar trodde att elbilarna skulle dominera på våra vägar 2030. När vi ställde samma fråga i år, vintern 2023, har det årtalet flyttats fram till 2033.

Antalet nybilsregistreringar har stört dykt under årets första kvartal, enligt statistik från Mobility Sweden**. Särskilt så för eldrivna fordon. Det generella ekonomiska läget spelar självklart in, men den slopade klimatbonusen för privatbilismen har haft tydliga effekter på just elbilar. Mobility Sweden påpekar att det i nuläget är företagen som håller el-segmentet under vingarna genom miljö- och personalpolicys som prioriterar hybrid- eller eldrift.

** <https://mobilitysweden.se>



Om vi väger samman de ekonomiska faktorerna och förutsättningarna med den försämrade framtidstron hos svenskarna gällande en snabb elektrifiering av fordonsflottan ligger det nära till hands att konstatera att vi troligen har ett sämre utgångsläge i dag än för ett år sedan. Om målet är en så snabb omställning som möjligt, det vill säga.



Årets rapport - med yrkestrafiken i fokus

Den här rapporten handlar om Sveriges yrkestrafik. Enligt Naturvårdsverket, som är den myndighet som står för den officiella statistiken om utsläpp och miljö, står inrikes transporter för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp*. Vägtrafiken står för den största delen och är därmed en av våra absolut största utsläppskällor. Med andra ord är det ett område vi både kan och måste ta tag i. I alla fall om vi ska ha en chans att uppnå de delmål för minskade utsläpp som ställts upp till 2030 och slutmålet att nå en klimatneutral transportsektor till 2045.

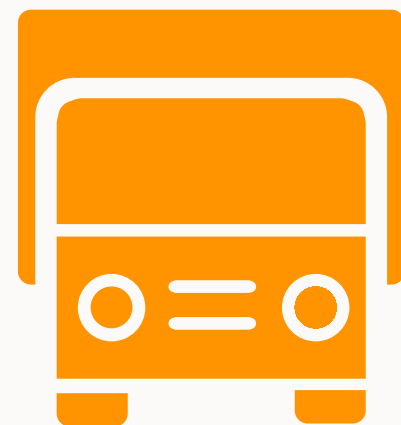
Vi måste helt enkelt ha med oss yrkestrafiken på resan om vi ska lyckas. Och det börjar brådska. För även om vi ser siffror som tyder på en snabbare omställning hos vissa är det här ett område som kommer, och måste få, ta tid. Det handlar om stora investeringar och en stor omställning för alla inblandade. Inte bara för åkerierna, utan även för alla de som utnyttjar deras tjänster. Och även för oss, som ska tillhandahålla såväl traditionella som nya drivmedel längs våra vägar.

Den här rapporten baseras på vårt eget kunnande i kombination med ett antal undersökningar och intervjuer tillsammans med våra partners, Sveriges Åkeriföretag och Svenska Taxiförbundet och deras medlemmar. Vi har dessutom fått ta del av befintliga data för lätt och tung transport samt på personbilssidan.

* <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/omraden/klimatet-och-transporterna>



Vilka framtida drivmedel tror branschen själva på?



Elen dominerar - eller?

Elektrifieringen av fordonsflottan är en central utgångspunkt även för yrkestrafiken. Följer man debatten i media med ett halvt öga är det lätt att tro att det också är den enda vägen framåt. Vilket inte stämmer. För såväl lätta som tunga transporter kommer det att krävas en rad olika lösningar, såväl på kort som lång sikt, för att vi ska kunna upprätthålla den typ av vägtransporter vi har i dag.

I senaste statistiken från Mobility Sweden märks att nybilsregistreringen av tunga fordon som drivs med el har ökat 30 procent jämfört med mars 2022. För lätta lastbilar är motsvarande siffra sex procent. Dock handlar det om en ökning från låga siffror. Detta är också något som bekräftas av en undersökning Sveriges Åkeriföretag gjort bland sina medlemmar.

Lätt och tung godstrafik Vilken erfarenhet har ni av elektrifierade lastbilar?

	Lätta	Tunga
Har flera	2%	1%
Har 1-2	3%	3%
Har beställt/kommer beställa	3%	6%
Inom 2-5 år	10%	13%
Diskuterat, men inte aktuellt	22%	39%
Inte diskuterat alls	27%	26%
Har inga lätta/tunga lastbilar	33%	12%

För den del av yrkestrafiken som huvudsakligen förlitar sig på personbilar ser verkligheten förstås annorlunda ut och hela 27 procent av de taxiåkerier vi frågat har redan i dag någon form av el-drift i sin verksamhet. Detta enligt den undersökning vi gjort bland medlemmarna i Svenska Taxiförbundet.

Är det el som gäller framöver?

För transportbranschen är el självklart intressant, men det är långt ifrån en "silver bullet" som löser alla utmaningar och problem. På direkt fråga ser vi en mer eller mindre explosiv utveckling av förväntade el-drivna transporter 2030 jämfört med i dag, men samtidigt är det uppenbart att många ser fler viktiga och nödvändiga alternativ till just el.

Lätt och tung godstrafik Hur stor andel av er fordonsflotta är elektrifierad i dag/inom det närmsta året samt hur stor andel av fordonsflottan uppskattar ni är elektrifierad 2030?

Andel el	2023-2024	2030
0-10 %	84 %	13 %
11-20 %	4 %	13 %
21-30%	6 %	19 %
> 30 %	6 %	55 %

Vi kan alltså sluta oss till att intresset för alternativa drivmedel fortsatt är förhållandevis högt hos många. Gör man frågeställningen lite mer komplex, och frågar om vilken bränslemix man ser sig använda framöver, blir detta ännu tydligare. Allt pekar på att det kommer krävas ett brett utbud av gas, el och även mer hållbara flytande bränslen. Tilltron till alternativen, särskilt vätgasen, ser ut att öka ju längre tidsperspektiv vi har framåt. Det är också tydligt att HVO100 ses som det bästa alternativet under många år framåt. Många ser dock uppenbara svårigheter att helt släppa diesel. Hela 24 procent av åkerierna tror

att deras fordon fortfarande drivs till 100 procent av diesel 2045. Och endast 17 procent tror att det är elen som dominerar helt i deras fordonsflotta samma år.

Det ska också påpekas att det finns en skillnad här mellan åkerier på landsbygd kontra storstad samt små och stora åkerier. De åkerier som har färre än 10 bilar tror generellt att diesel kommer dominera längre än de åkerier som har 100+ bilar. Även om det inte är avgörande skillnader är det tydligt att förutsättningarna upplevs som olika beroende på geografiskt läge och ekonomiska förutsättningar.

Lätt och tung godstrafik Har ni eller planerar ni att investera i fordon med någon annan typ av fossilfria drivmedel (förutom el), om ja, vilka drivmedel?

Biogas, CBG	10 %
Biogas, LBG	21 %
HVO	40 %
RME/FAME	8 %
Etanol	1 %
Vätgas	20 %





Andra förutsättningar för personbilar

Tittar vi i stället på taxinäringen, som primärt använder personbilar, ser läget annorlunda ut. Här märks tydligt att man tror elen kommer att dominera redan 2027 för att sedan stå för 75 procent av drivmedlet 2030.

Taxinäringen

Vilka drivmedel kommer ni huvudsakligen att använda er av framöver?

Flervalsfråga.

Bränsle	2023	2027	2030
Diesel	62%	35%	23%
Bensin	29%	22%	17%
HVO100	23%	18%	7%
Biogas	16%	9%	6%
Hybrid	12%	29%	20%
El	27%	65%	75%
Vätgas	0%	5%	7%
Annat	0%	3%	8%

En slutsats man kan dra av ovanstående siffror är att mixen av olika bränslen spås vara än större framöver än vad den är i dag. Förvånansvärt många tycks dock tro att diesel och bensin fortsatt dominerar även på lång sikt, särskilt om vi utgår ifrån att även hybridbilar till viss del går på fossila bränslen.

Det är också intressant att se att så pass många tror att vätgas, som än så länge verkligen är i sin linda utvecklingsmässigt på personbilssidan, kommer att öka till 7 procent 2030.



Varför inte påbörja omställningen redan i dag?

Att titta närmare på de utmaningar och hinder som branschen ser för att byta ut befintlig fordonsflotta är en nyckel till att förstå och även bättre kunna påverka framtiden. Attitydmässigt kan sägas att rent ekonomiska argument kommer högst på listan – det vill säga någon måste betala kostnaden – men skrapar man på ytan blir det snabbt en mer komplex bild.

Lätt och tung godstrafik Vilka är de största utmaningarna för elektrifiering av fordonsflottan?

Kostnad	17%	Tillgänglig elkapacitet	7%
Räckvidd	17%	Efterfrågan på eldrivna transporter	7%
Brist på publik laddinfrastruktur	12%	Osäkerhet kring politiska spelregler	7%
Hur transportupplägg behöver anpassas	11%	Tillgång på fordon	6%

På den öppna frågan "Vad är svårast gällande valet av drivmedel framåt?" utmärker sig just ekonomiska argument, som priset på såväl drivmedlet i sig och kostnaden för inköp av fordon. Slutligen blottläggs en osäkerhet om framtida politiska beslut som kan förändra förutsättningarna ytterligare.

Förutom ekonomiska argument märks ofta en oro för såväl räckvidd som infrastruktur när det kommer till laddning och andra, i dag mer ovanliga, drivmedel som exempelvis gas. Dessutom framkommer en oro över att det krävs en helt ny typ av planering av rutter och körmönster när man kör på el eller gas, något som även det riskerar att slå ekonomiskt mot verksamheten.

Argumenten inom taxinäringsen är i stort sett desamma i dessa frågor. Räckvidd och ekonomi toppar listan och en allmän känsla av oro och osäkerhet kring vad som är säkert att satsa på inför framtiden märks tydligt.

Taxinäringsen

Vad är det som hindrar dig att skaffa eller byta till fler elbilar?

Tillgång till publik laddning för dålig	45%	Osäkerhet kring elpriset gör det svårare att förutse drivmedelskostnaden	13%
Det är ofta lång kö vid de laddstationer jag använder/skulle behöva använda	26%	Det finns inget som hindrar oss att byta till elbilar	8%
Bilarna är dyrare i inköp	43%	Vi kör redan övervägande/ bara med elbilar	6%
Räckvidden är för dålig	40%	Annat	3%
Det tar för lång tid att ladda	27%		
Kostnaden att ladda är för hög	13%		



Vad driver omställningen - och vem ska betala kalaset?

Vi har konstaterat att kostnader och osäkerhet, såväl vad gäller dagens som framtidens tillgång på olika drivmedelsalternativ, skapar problem. Den bilden bekräftas ytterligare när vi vänder på frågan till vad som behövs för att skynda på bytet till alternativa drivmedel.

Inom taxinäringen, där elektrifiering är det mest aktuella alternativet, är det tillgången till laddning och de ekonomiska aspekterna som måste lösas först.

Taxinäringen

Vad behöver förbättras/förändras för att underlätta elektrifieringen av er fordonsflotta?

Ekonomiskt stöd vid inköp av nya fordon	52%
Ökad tillgång till publik laddning	53%
Kortare köer vid de laddstationer som vi behöver använda	38%
Tydligare information om var det finns lediga laddplatser	14%
Lägre kostnad för laddning	46%
Större skillnad i kostnad mellan el och fossila drivmedel	18%
Ökad kunskap om hur vi ska planera vår flotta	4%
Annat	10%

När vi ställer en snarlik fråga till åkerier inom såväl tung som lätt trafik ser vi liknande svar. Men här framkommer också synpunkter om att stöd för att bygga ut en egen laddinfrastruktur och även en större förståelse och inblandning från transportköparen är viktiga faktorer att ta hänsyn till.



Lätt och tung godstrafik

Vilka faktorer behöver särskild hänsyn eller förbättring för fortsatt elektrifiering av er fordonsflotta?

Ekonomiskt stöd för fordon	21%
Utveckling av elfordon som möter transportbehoven	11%
Ekonomiskt stöd för laddinfrastruktur	14%
Tillståndsprocess för laddinfrastruktur	3%
Teknisk utveckling av utrustning för laddning	7%
Information om vart det finns laddare och vart laddstationer planeras	6%
Elnätsförbättringar	9%
Kunskap om elektrifieringsmöjligheter/effektbehov/vilken del av flottan som kan elektrifieras	4%
Samarbeten med externa aktörer	2%
Transportköparens roll i omställningen	15%
Regelverk	2%
Index för el	8%

Någon form av ekonomiskt stöd för inköp av nya fordon är alltså önskvärt för alla inblandade parter. I öppna svarsalternativ och intervjuer med enskilda åkerier framkommer också att den förhållandevis höga investeringen för omställning känns svårmotiverad om man behöver stå för hela kostnaden själv, utan någon form av stöd.



Hur påverkar politiken?

Drivmedel är i allra högsta grad en politisk fråga för samhället i stort och det råder inget tvivel om att politiken, såväl beslut som intentioner och uttalanden, har stor påverkan på marknadens syn på framtiden. Detta gäller även för det enskilda åkeriet. Två av de största frågorna som diskuterats politiskt under den senaste tiden är reduktionsplikten och skattebefrielsen på biogas, varför vi ställt extra frågor om just detta till åkerierna.

Reduktionsplikten i blickfånget

Den planerade sänkningen av reduktionsplikten har varit en återkommande punkt på den offentliga agendan och den påverkar också uppenbart åkarna och åkerierna. På en direkt fråga om den planerade sänkningen påverkar omställningen mot mer miljövänliga drivmedel uppger en femtedel att de bromsar planerna på ett byte på grund av osäkerhet vad som gäller framåt. 55 procent anger dock att de planerar att fortsätta tanka diesel såväl nu som under överskådlig framtid.



Lätt och tung godstrafik Har regeringens planerade sänkning av reduktionsplikten påverkat er inställning till omställningen?

Frågan ställd innan sänkningen beslutats.

Ja, vi kommer snabba på vår omställning mot mer hållbara alternativ	3%
Ja, vi har bromsat våra planer på att ställa om på grund av osäkerheten framåt	19%
Nej, vi håller fast vid den plan vi har lagt	14%
Nej, vi kommer att fortsätta att huvudsakligen tanka diesel	55%
Inte än, det beror på hur stor sänkning blir	6%
Annat	3%

Runt hälften av branschen ser också en viss risk att de kan komma att förlora kunder som en direkt följd av en minskad reduktionsplikt. Det vill säga att transporterna inte längre kan hålla de miljökrav som ställts upp av kunden. Sju procent ser den risken som mycket stor.

6 av 10 säger även att de till viss del riskerar att inte kunna nå sina egna hållbarhetsmål när reduktionsplikten sänks och ungefär lika många ser att de själva måste välja ett mindre hållbart bränslealternativ än de egentligen vill framöver.

De flesta ser i slutändan prisnivån som avgörande och ser även att konkurrenskraften ökar om priserna sänks. Detta gäller särskilt taxinäringen där man även välkomnat alla typer av åtgärder, inklusive sänkningen av reduktionsplikten, som motverkar den stora prisökning vi sett på traditionella drivmedel under förra året.



Biogas – skattebefrielse eller inte?

Den skattebefrielse som funnits för biogas i Sverige, och som skulle gälla mellan 2021 och 2030 har rivits upp efter ett beslut i EU-domstolen. Det senaste, när denna rapport skrevs, är att Regeringen har för avsikt att behålla stödet i någon form framöver*.

På en direkt fråga om den slojade skattebefrielsen påverkat åkeriernas inställning till biogas som drivmedel, svarar var femte att de drar ner eller helt utesluter biogas i sin flotta.

* Källa: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/03/regeringen-kontaktar-eu-kommissionen-for-att-radda-skattebefrielsen-for-biogas/>

Lätt och tung godstrafik

Har den slojade skattebefrielsen på biogas påverkat er inställning till att välja biogas som drivmedel i er fordonsflotta?

Nej, det ändrar inte våra planer	10%
Ja, det gör att vi kommer dra ner på biogas till förmån för andra alternativ	7%
Ja, det gör att vi väljer att tanka högre andel eller enbart fossil naturgas	2%
Ja, det gör att vi helt utesluter biogas som drivmedel vid köp av nya fordon	12%
Vi har inte biogas i dag och heller inga planer på att införa det i flottan	67%
Annat	2%

När taxinäringen får frågan om biogas blir svaren liknande. De flesta, 42 procent, uppger att de inte har eller planerar skaffa bilar med biogas, men 9 procent uppger att biogas försvinner helt ur framtida planer som en följd av beslutet.

Taxinäringen

Har den slojade skattebefrielsen på biogas påverkat er inställning till att välja biogas som drivmedel i er fordonsflotta?

Ja, det gör att vi kommer dra ner på biogas till förmån för annat	9%
Ja, det gör att vi helt utesluter biogas som drivmedel	9%
Nej, det ändrar inte våra planer för biogas	13%
Vi har inte gas i dag och har inga planer på att skaffa	42%
Vet ej	27%

34 procent inom taxinäringen uppger också att de skulle vara mer intresserade av gas som alternativt drivmedel om skattereduktionen kommer tillbaka. Det är svårt att tolka den uppgiften på annat sätt än att kostnadsreduktioner och andra förmåner i alla fall ökar incitamentet att titta på alternativa drivmedel för verksamheten.



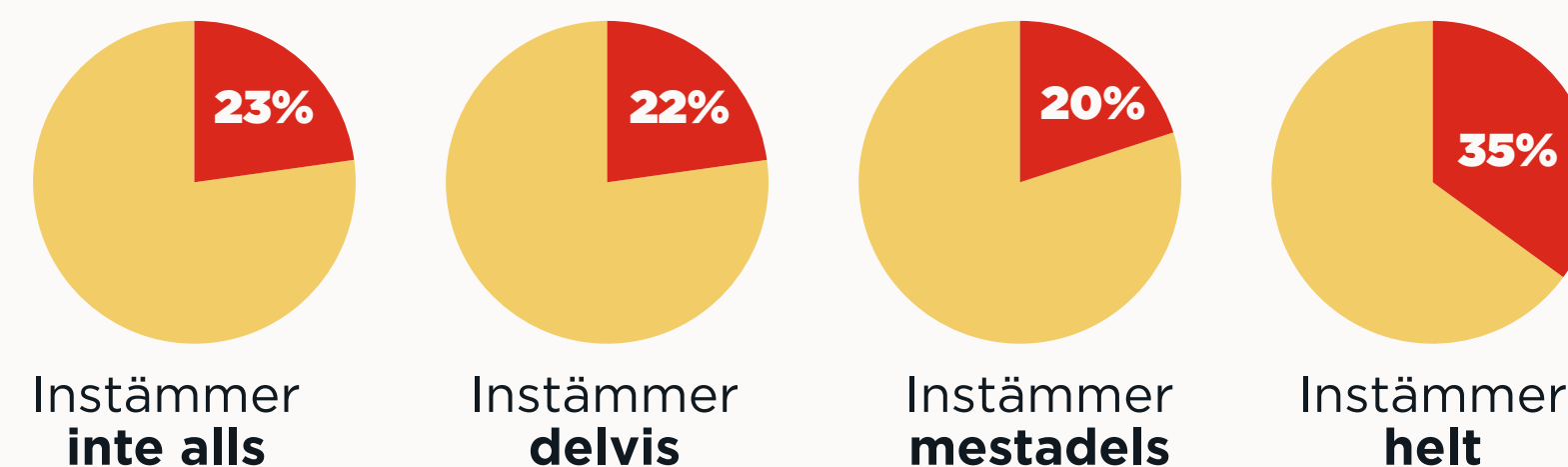
Snabb förändring i attityd - omställningen anses mer utmanande

När vi tolkar resultatet av våra undersökningar ser vi en tendens att attityden gentemot omställningen förändrats under året. Redan i inledningen till den här rapporten kunde vi konstatera att det i alla fall gäller för privatbilismen, där man i år uppskattar att elektrifieringen av en majoritet av fordonsflottan kommer att dröja till 2033 i stället för 2030, vilket man trodde för ett år sedan. Vi ser även liknande tendenser hos yrkestrafiken.

I den andra undersökningen som gjorts via Sveriges Åkeriföretag, som genomfördes i mars månad, uppger 53 procent att de inte har några planer alls på att byta till el inom en överskådlig framtid. Vår klara uppfattning är att många fortfarande vill påbörja eller genomföra en omställning inom kort, men också att man upplever problemen och utmaningarna som uppenbart större i år jämfört med bara ett år bakåt. På den direkta frågan om planerna på att ställa om fordonsflottan bromsats ser vi att 8 av 10 (77 %) helt eller delvis har bromsat sina planer att ställa om, av osäkerhet.

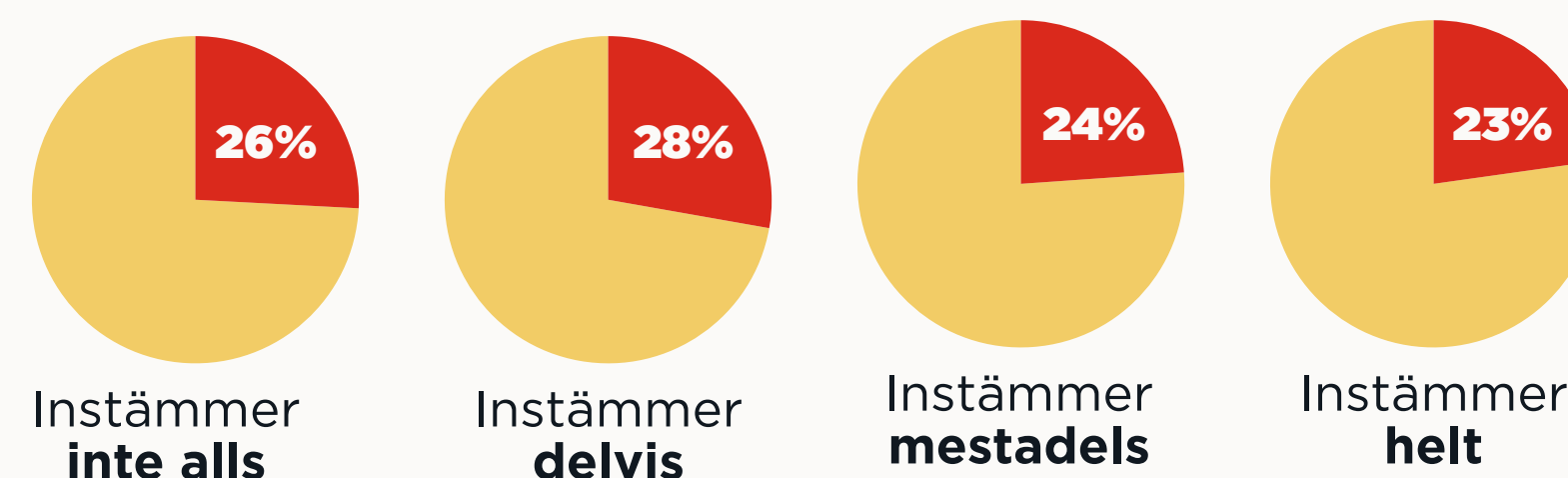
Lätt och tung godstrafik

Vi har bromsat våra planer på att ställa om fordonsflottan av osäkerhet på vad som är rätt att satsa på.



Lätt och tung godstrafik

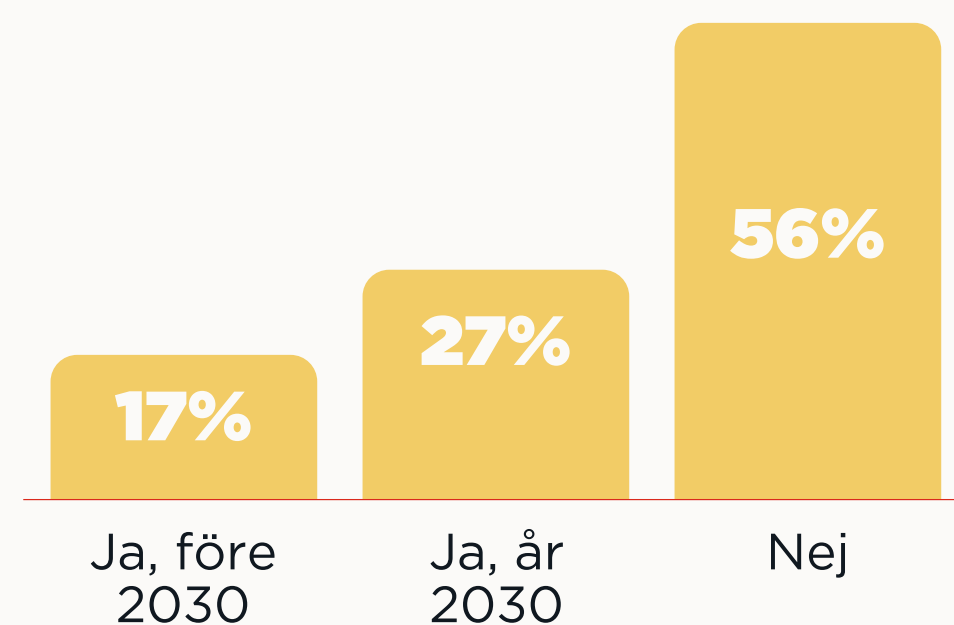
Vi känner oss trygga i vilka drivmedel som vi ska satsa på framöver.



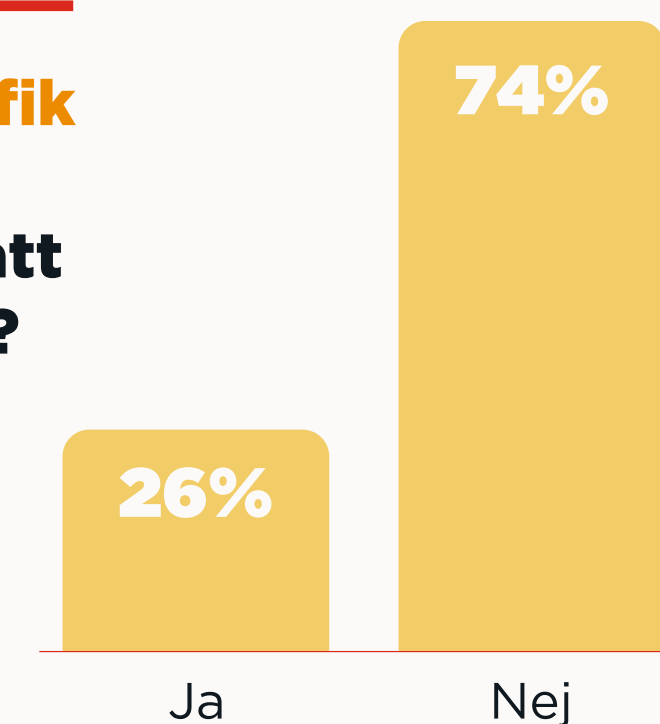
Kommer vi att uppnå målen?

Den överhängande frågan blir om vi kommer att kunna uppnå de klimatmål som satts upp, såväl vad gäller delmålet till 2030 som slutmålet 2045. Frågar vi branschen ser det tyvärr inte särskilt lovande ut. Tre av fyra av de tillfrågade uppger till och med att de aldrig tror att deras verksamhet kan bli helt fossilfri.

Lätt och tung godstrafik
Bedömer du att ni kommer klara att minska utsläppen med 70 % till 2030 (jämfört med år 2010) i enlighet med det svenska klimatmålet för transportsektorn?



Lätt och tung godstrafik
Bedömer du att er verksamhet kommer att kunna bli helt fossilfri?



Sammanfattning och slutsatser

Tittar vi till helheten i våra undersökningar finns det ett antal orosmoment som sticker ut. Bland åkerierna handlar det primärt om en kombination av ekonomiska frågor samt osäkerhet om vilket drivmedel man bör satsa på.

Att bara en fjärdedel (23 %) av åkerierna känner sig trygga i vilket drivmedelsalternativ som är framtidssäkert är ett underbetyg som bör åtgärdas snarast.

Och ekonomiska styrmedel har ofta två sidor av myntet – lägre kostnader på ena sidan och sämre miljöfördelar på andra. Exakt var vi alla måste och var vi slutligen kommer att landa är därför alltid en avvägning. Som dessutom oftast är allt annat än lätt.

Från oss på Circle K kan vi dock, från det samlade resultatet i undersökningar, intervjuer och egen expertis, dra följande sex viktiga slutsatser.

1 El är inte en universallösning.

För yrkestrafiken räcker det inte att prata om el. Vi måste kunna erbjuda en mängd alternativ. Vi brukar prata om att vi inte får lägga alla ägg i elektrifieringskorgen och det är mer uppenbart nu än någonsin, när såväl tilliten till elproduktion som elpriset skakar. Dessutom är vårt land väldigt avlångt, med stora skillnader i förutsättningar och behov i olika delar av landet.

2 Politiska utspel och beslut måste vara mer långsiktiga.

I dagsläget råder det stor osäkerhet kring politiken inom drivmedelsområdet. Det är ohållbart och måste förändras. Det krävs stora investeringar för alla, oavsett om det gäller produktion av drivmedel, infrastruktur för att tillhandahålla olika drivmedelsalternativ, tillverkning av fordon eller faktiska köp av fordon. De investeringarna måste vara framtidssäkra.

3 Reduktionspliktens nivåer är viktiga.

Trafikverket, Klimatpolitiska rådet och Naturvårdsverket är tydliga – samtliga scenarier som har räknats på från

experter på området visar att det krävs mer biodrivmedel än idag om vi ska uppnå 2030-målen. Det är dock inte bara en förutsättning för att uppnå målen, det är också en viktig signalfaktor till omvärlden att vi har en plan och att vi står för den. Den nu beslutade sänkningen av reduktionsplikten är enligt oss till för låga nivåer för att uppfylla dessa syften.

4 Kostnaderna måste delas. Det finns ingen enskild part som kan bära hela kostnaden för denna omställning. Alla måste bidra. I dagsläget är det uppenbart att många inom transportnäringen känner sig utsatta och att det är de, i egenskap av åkare, som förväntas bära hela kostnaden och risken själv. Den känslan måste förändras och motbevisas. Såväl politiker som transportköpare och slutkonsument måste vara villiga att stå för sin del.

5 Klimatfrämjande åtgärder och konkurrenskraft måste gå hand i hand.

Det är allmänt känt att omställningen är en nödvändighet för att komma till rätta med i alla fall en del av de

klimatutmaningar vi ser framåt. Och det måste göras med svensk konkurrenskraft relativt vår omvärld i åtanke. Branschen vill göra "rätt", men ekonomin kommer alltid att påverka deras möjligheter att ställa om. Ekonomiska incitament är viktiga – och de fungerar.

6 Bilen, bränslet, beteendet.

Detta är mantrat att minnas, för alla tre delarna måste vara på plats. Bilarna rullar redan på vägarna, såväl personbilar som lätt och tung trafik. Många alternativa bränslen finns och infrastrukturen byggs i rasande takt på de platser där det behövs. Men beteendet halkar efter. Vi behöver komma ifatt när det gäller attityder, åsikter, oro och osäkerhet.

Vi är många som har en roll att spela när det kommer till att göra det möjligt för transportbranschen att påbörja, eller öka takten, på sin omställningsresa. Det ansvaret måste vi ta gemensamt.



Roma Grus var fossilfria innan krisen – och vill bli det igen

Roma Grus är ett familjeföretag på Gotland som är verksamma inom en rad områden, bland annat inom bygg och anläggningstrafik. Innan krisen slog till var de helt fossilfria vad gäller sina transporter, men i januari 2022 tvingades dom helt sluta använda HVO och RME som bränsle. Vi tog ett samtal med delägaren Magnus Lindby om vad som hände och hur han ser på framtiden.

Varför tvingades ni sluta med HVO och RME?

Innan drivmedelskrisen slog igenom hade vi flera kunder som var villiga att betala extra för att vi skulle köra fossilfritt. Kostnadsökningen som kom gjorde dock att såväl möjligheten som intresset för att betala extra försvann, mer eller mindre över en natt.

Kommer ni komma igång med HVO och RME igen, eller satsar ni på annat?

Vi har börjat med såväl HVO som RME igen, men i väldigt liten skala. Personligen gillar jag HVO och tror mycket på det framåt, särskilt som man kan köra det mesta på det som exempelvis ställverk, fyrhjulingar, grävmaskiner och så vidare. Det fungerar helt enkelt på hela den befintliga maskinparken och minskar behovet av nyinvesteringar. Problemet med HVO är att vi aldrig kommer att kunna producera nog av det, så på sikt kommer det att behövas en blandning av flera drivmedel.

Vilka olika typer av drivmedel satsar ni på framöver?

Vi har långt gångna planer på såväl biogas som vätgas och el. Men ska jag välja en av dom tre är det vätgas som gäller framöver, det gäller bara att komma upp i rätt kapacitet.

Vätgas framför el, varför?

El är fantastiskt och kommer vara det smartaste alternativet för fasta, bestämda rutter. När man alltid kommer tillbaka till samma plats. Men elen ligger tyvärr på tok för långt bort infrastrukturmässigt. Det går helt enkelt på tok för långsamt. Särskilt här på Gotland som ändå ligger förhållandevis långt från fastlandet och dessutom rör det sig ofta om skyddad mark.

Det lär heller inte räcka med ett enskilt bränsle, utan det är helheten som måste ses över och lösas. Vätgas är en vettig och gångbar lösning för den tyngre trafiken även på lite längre sikt. Dock behövs ju el även för att producera vätgasen, så processerna måste snabbas upp.

Vad kan förbättras för att bygga elnät snabbare?

Tillståndstider och liknande är på tok för långa och det är en förhållandevis krånglig process att få till rätt kapacitet. Det här problemet blir extra tydligt här "på landet" där vi nog ligger minst 7-8 år efter mer tätbebyggda områden. I slutändan handlar det om energibrist överlag, och det är en fråga som måste prioriteras mer av politikerna.

Vad bör politikerna göra?

Framför allt måste de bli tydligare i vad de vill satsa på och se till att besluten gäller över längre tid än de gör i dag. Kanske är fyra år en för kort mandatperiod för att få till en förändring och garantera det? Men det vi vill se är ett tydligt "vi satsar på detta" och sen att man håller fast vid det beslutet långsiktigt.

I nuläget gör de egentligen varken något jättebra eller jättedåligt. Det är lite mellanmjölk i satsningarna.

Finns det något vi kan göra redan i dag som har direkt effekt?

Det första skulle vara att inte ta bort reduktionsplikten. Kostnadsökningen vi sett hanterar marknaden, även om det blir tillfälliga bakslag som för oss som körde på ren HVO och RME. Men tar man bort reduktionsplikten tar man också bort alla möjligheter att göra något bra kortsiktigt, med befintlig maskinpark och fordonsflotta.

Sen har vi två andra problem – tid och pengar. I dag tar allt för lång tid och är för dyrt. Det gäller allt från inköp och leverans av nya fordon till utbyggnad och faktiskt laddning/tankning. Saker måste ske snabbare och kostnaden måste delas av flera. Yrkestrafiken kan inte ta hela smällen ekonomiskt.

Hagby Åkeri – vill se bättre satsningar på infrastruktur

Fredrik Jansson är en av delägarna på familjeägda Hagby Åkeri, ett mindre åkeri med blandad fordonspark verksamma i Mälardalsområdet. I dag kör man bland annat mycket jordbrukstransporter och i flottan finns fordon med miljöklass Euro 6.

Är miljön fokus vid transporter i dag?

Egentligen inte. Vissa företag är villiga att betala för miljöklassningen, men för de flesta saknas det intresset helt vilket gör det svårt att ta nästa steg i omställningen. Vi som åkeri kan inte vara de som driver, utan det måste komma från kundsidan.

Hur kan vi hjälpa kunderna att göra just det?

I slutändan handlar det om betalningsvilja, men också om förståelse för var vi i transportbranschen befinner oss. Tittar man bara till priset vid en upphandling eller bokning är marginalerna så pass små att det inte blir hållbart i längden. En elbil kostar exempelvis upp till tre gånger så mycket i inköp, en kostnad någon måste finansiera.

Är pengar det enda problemet?

Tyvärr finns det ju långt många fler utmaningar att lösa. Framför allt saknas det infrastruktur. El kommer inte funka under min livstid med räckvidden och tillgången på laddning. För kortare distribution ja, men inte för den tunga trafiken. Då är gas mer intressant, men med tanke på att det inte ens erbjuds gas i Uppsala, som är vår fjärde största stad, och att skatten nu är tillbaka, har det visat sig vara en osäker investering än så länge.

Vad kan politiken hjälpa till med?

De måste bli mer öppna, ärliga och framför allt tydliga. Vi behöver veta vad som får skattereduktion och hur länge det gäller. Vi behöver få garantier vad som fungerar långsiktigt. Reduktionsplikten är ett typexempel där det gått för fort – det är helt fel signal att överge den vägen bara för att man vill sänka priserna. Det hade varit smartare att sänka skatten i så fall. Just nu känns det mesta om drivmedel som ett spretigt träd av löften när det vi behöver är en tydligt utstakad väg framåt.

Finns det något politikerna gjort bra?

Absolut och jag tycker även att det finns flera områden där man börjat nyktra till. Ibland är det bra att backa på tidigare, kanske förhastade beslut och processer, vilket jag tycker man börjat se tendenser till. Tidigare prat som att förbjuda bränsle drivna bilar och liknande har lagts på is, och man har börjat inse att el inte fungerar som ensam drivkälla för den lite tyngre trafiken. Det är bra.

Vad behöver du själv för att kunna ställa om snabbare?

Jag måste veta att jag har kunderna med mig. Att de är villiga att betala vad det kostar både i dag och i morgon. Annars kan jag inte ta de investeringar som behövs. Men det behövs också en försäkran från politiken att det drivmedel jag satsar på även kommer finnas och fungera på sikt. Vi måste helt enkelt få bort all osäkerhet om drivmedelsområdet framåt.



Kontakt

Erika Söderlund
Communication Manager
erika.soderlund@circlekeurope.com
+46 738 09 39 04

