



Omställningsrapporten 2024

→ En lägesrapport om omställningen
av den svenska fordonsflottan

6 viktiga "take aways" från Omställningsrapporten

1

Hälften av de som kör bensin/dieselbil idag funderar på att byta till elbil i framtiden.

2

Två av fem skulle vara mer benägna att köpa en elbil om det återinfördes en klimatbonus vid inköp av elbil.

3

Bara 13 procent av bensin/dieselsägare tror att elbilar kommer vara en majoritet av bilarna på Sveriges vägar år 2030 eller tidigare.

4

Hälften av Sveriges åkerier tror att deras lastbilsflotta aldrig kommer att kunna bli fossilfri.

5

Mer än hälften av åkerierna har inga planer på att byta till eldrivna fordon inom den närmsta tiden.

6

En majoritet av aktörer inom transportsektorn anser att klimatpolitiken gör det svårt att planera framtidens lastbilsflotta.

Vi vill ta tempen på den svenska omställningen

Efter år av ambitiös klimat- och miljöpolitik står vi nu inför utmaningen att omsätta politiska beslut till praktisk handling. Var och en av oss påverkas direkt av dessa förändringar, allt från drivmedelspriser till nya miljöregleringar med fastsatta korkar på mjölkpaketen. Det är naturligt att det väcker debatt och starka reaktioner, men det är av yttersta vikt att vi tar dessa diskussioner på största allvar. Vår verksamhet är helt beroende av att förstå hur våra kunder tänker och känner.

Denna rapport är viktig eftersom den ger ett bra underlag för att diskutera förutsättningarna för omställningen. Hur väl vi lyckas kokar till syvende och sist ner till vem som ska göra verkstad av alla planer och mål. Svaret på den frågan är förstås att ansvaret är delat på en mängd olika aktörer. Men - utan aktivt stöd av Sveriges konsumenter och företag kommer det inte att gå.

I rapporten diskuterar forskare och experter viktiga politiska avvägningar som subventioner av elbilar och höjning av priser på fossila bränslen. Här finns utrymme för en bred samhällsdiskussion, där Circle K gärna deltar som en central aktör i transportsektorns värdekedja.

På Circle K fortsätter vi att både prioritera och utveckla våra hållbarhetsmål i hela verksamheten, så att vi på mest effektiva sätt kan stötta Sveriges miljö- och klimatpolitik. Det är ett givet ansvar för en bransch som är själva förutsättningen för all vägburen transport och distribution, och därmed knyter ihop landet från norr till söder.

Mitt medskick är slutligen att om människor ser utmaningar i hur vi ska nå miljö- och klimatmålen, så betyder inte det att de inte bryr sig eller att de är negativt inställda. Tvärtom vet vi från en mängd undersökningar att hållbarhet står högt på medborgarnas agenda. Men det måste finnas realistiska förutsättningar. Livet måste vara hållbart i vardagen också. Alla vill, bara vi kan.

Eva Kimborn Heivert, vd



Det kokar till syvende och sist ner till vem som ska göra verkstad av alla planer och mål



Innehåll

- 6 Bensin och diesel dominerar - men av nya bilar är 4 av 10 elbilar.
- 8 Vart är vi på väg? En resa genom Sveriges fordonsflotta.
- 10 Miljövänligare och billigare. Här är de främsta argumenten för att byta till elbil.
- 13 Intervju. "En elbil ska fungera lika 'problemfritt' som en bensin- eller dieselbil".
- 15 Statsvetaren: "Viljan finns, men inte till varje pris".
- 18 Positivt, men långt kvar. Nu krävs ny teknik och ökade laddmöjligheter.

- 19 Intervju. "Det är nästan konkurrens mellan 'goda' bränslen".
- 24 Intervju. "Jag önskar folk såg att det finns konsekvenser".
- 25 Intervju. "Vi kommer inte klara 70-procents-målet till 2030".

Privatmarknad



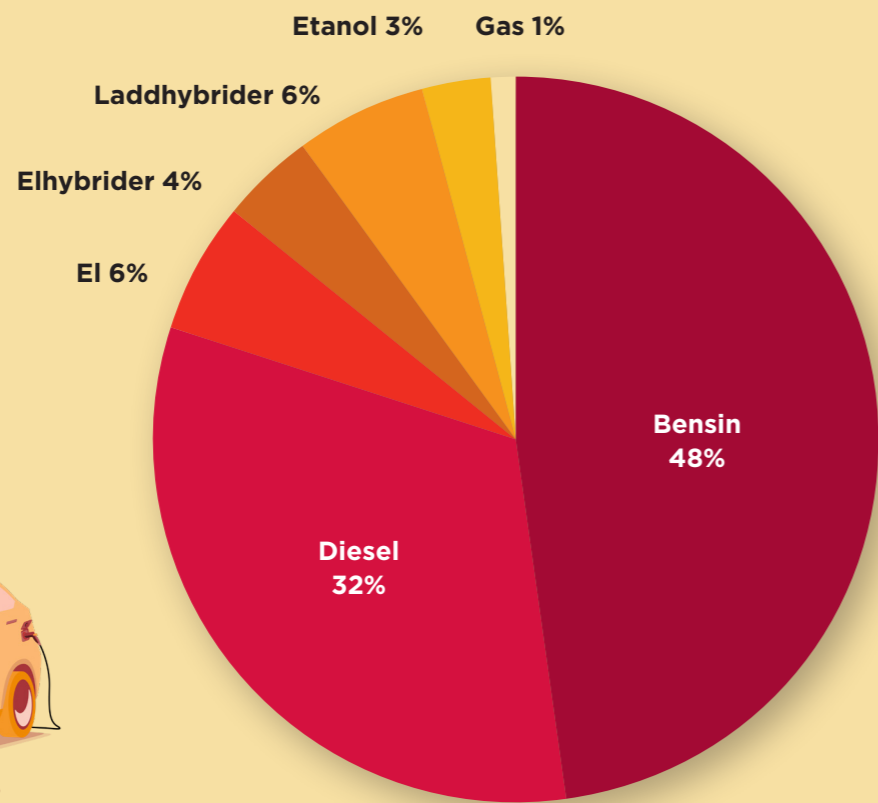
I Sverige, där transportsektorns växthusgasutsläpp utgör en tredjedel av de totala, har elektrifieringen av fordon tagit fart. Med nästan 5 miljoner bilar på vägarna, där el- och hybridbilar ökar i antal, är utbyggnaden av laddinfrastruktur avgörande. Laddbara fordon utgör ännu bara en blygsam del av den totala fordonsflottan men målsättning-

arna är höga, både på nationell och internationell nivå. För att förstå hur svenska bilägare resonerar i sitt bilval, och hur de ser på framtiden har vi genomfört omfattande undersökningar. För ett bredare samhällsperspektiv har vi kompletterat med intervjuer av forskare och experter.

SIDORNA 4-15 >>



Personbilar i trafik efter drivmedel, andel. År 2023.



Källa: Trafikverket, ur sammanfattning av 'Fordon 2023 (Trafikanalys Statistik 2024:2)'
www.trafikverket.se/globalassets/statistik/avgifter/fordon/2024/fordon-2023.pdf



Laddbara bilar blir allt vanligare efter våra vägar.

Bensin och diesel dominerar – men av nya bilar är 4 av 10 elbilar

Bakgrund

Växthusgasutsläpp från inrikes transporter står för nästan en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige.

Inom transportsektorn är det vägtrafiken som är den största källan till växthusgaser, med personbilar och tunga fordon som de främsta utsläpparna. Personbilar står för den högsta andelen av vägtrafikens utsläpp, 66 procent, men har samtidigt kommit längst på elektrifieringsresan i antal fordon.

I Sverige rullar idag närmare 5 miljoner bilar på vägarna enligt Trafikanalys rapport 2023. En stor majoritet av dessa är bilar som drivs med antingen diesel eller bensin, men andelen laddbara bilar ökar kontinuerligt. Av det totala antalet fordon utgör elbilar idag cirka 300 000 och plug-in hybrider

cirka 270 000. Trots att elbilar utgör en mindre del av den totala bilparken – endast 6 procent – representerade de hela 38 procent av de nyregistrerade bilarna under 2023. Detta markerar en tydlig trend mot elektrifiering.

Laddinfrastruktur

Laddare som finns hemma eller på jobbet kallas för icke-publika eftersom de inte är tillgängliga för vem som helst.

Dessa laddare har lägre effekt, max 22kW, vilket innebär att man behöver ladda under en längre period. Exakt hur många icke-publika laddare som är installerade i Sverige finns det ingen statistik över, men de utgör en majoritet av laddare enligt Energimyndigheten.

Publika laddare är tillgängliga för

allmänheten och finns vid parkeringsplatser, köpcentrum eller på drivmedelsstationer. Dessa har ofta en högre laddningskapacitet för att snabbt kunna ladda fordon, vilket är idealiskt för längre resor när tiden är en mer kritisk faktor.

Laddeffekten hos de publika laddarna varierar stort, alla med effekt över 50kW klassas som snabbaddare men längs de svenska vägarna finns det idag ultrasnabba laddare med effekt upp till 400kW.

För en framgångsrik övergång till elbilar är utvecklingen av en effektiv publik laddinfrastruktur viktig. Det räcker inte att enbart förlita sig på icke-publika laddare hemma eller på jobbet: tillgång till publika laddplatser längs vägnätet är helt nödvändigt för att möjliggöra smidiga och effektiva resor.

För närvarande har Sverige nästan 5 000 publika laddstationer, som tillsammans erbjuder ungefär 35 000



För en framgångsrik övergång till elbilar är utvecklingen av **en effektiv publik laddinfrastruktur** viktig.

laddpunkter, enligt uppgifter från Energimyndigheten.

Trots detta når Sverige inte upp till EU:s rekommendation på max tio laddbara bilar per laddplats. Enligt en analys från M Sverige saknas det ungefär 26 000 laddplatser för att matcha det nuvarande antalet laddbara fordon med EU:s mål.

Utbyggnaden pågår intensivt, men fördelningen är ojämn över landet. I tre län, Gotland, Jönköping och Blekinge, finns det tillräckligt med publika laddplatser i förhållande till antalet laddbara bilar. Det innebär att 18 län i dagsläget inte kan erbjuda laddplatser i en utsträckning som motsvarar EU:s

rekommendation. Särskilt ansträngd är situationen i Stockholm, Uppsala och Södermanland, där det enbart i Stockholm behövs 13 000 nya laddplatser. Även på turistintensiva orter kommer det krävas större tillgång på sikt för att motsvara behovet. Idag finns det några kommuner som inte har några publika laddare överhuvudtaget.

Målsättningar

Sverige har åtagit sig att uppfylla utmanande men avgörande mål för att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Ett centralt steg är utbyggnaden av laddinfrastrukturen, vilket är nödvändigt för att möjliggöra en omställning till elektrifierade fordon.

Enligt klimatlagen ska vi vara klimatneutrala till 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. Regeringen har satt ett etappmål för att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter (exklusive inrikes flyg) med minst 70 procent fram till år 2030, jämfört med nivåerna från 2010. Hittills har utsläp-

pen minskat med hälften, 34 procent. Målet kräver betydande förändringar i transportsektorn, som idag står för en stor del av våra totala utsläpp.

På EU-nivå har Europaparlamentet antagit en europeisk klimatlag, som under 2023 uppdaterades med mer ambitiösa mål. De nya målen innebär en stegvis europeisk minskning av utsläppen till 2030 och klimatneutralitet till 2050. Konkret ska bland annat personbilars utsläpp minska med 55 procent till 2030 jämfört med 2010, och försäljning av nya bensin- och dieslbilar förbjuds från och med 2035.



Vart är vi på väg?

En resa genom Sveriges fordonsflotta

Livet med bil är en naturlig del av vardagen för många svenskar, och har varit det sedan mitten av 1900-talet. Vilken bil man väljer har främst präglats av vilken modell som bäst passar för ens livsstil och behov, både historiskt och idag. Men om fokus traditionellt främst varit kopplat till faktorer som komfort, hur mycket man ska köra och naturligtvis budget finns idag ytterligare en avgörande faktor att ta hänsyn till i omställningen.

Utvecklingen av elbilar har på senare år dominerat debatten och konkretiserat vägen framåt. Man väljer såklart fortfarande bil efter livsstil, behov och budget, men under 2010-talet har intresset för elbilar vuxit hos privatpersoner och mål satts upp på både nationell nivå och EU-nivå för att öka andelen elektrifierade fordon och utveckla laddinfrastrukturen. Det har också funnits ekonomiska incitament i form av klimatbonusar. Sex procent av bilflottan i landet är elbilar idag.

Två olika undersökningar

För att ta reda på hur svenska bilägare ställer sig till omställningen och elbilar överlag har vi genomfört två undersökningar i Kantar media webbpanel (Sifopanelen), riktade till en mix av bensin/diesel-, hybrid- och elbilsägare. För att spegla hur fordonsflottan ser ut i Sverige idag genomfördes undersökningar till två olika paneler: en panel riktad till personer som kör bensin/dieselbil (3121 respondenter) i åldern 18-79 år, en panel riktad till per-

soner som har/kör elbil eller hybridbil (1020 respondenter).

Bensin, el eller mitt emellan?

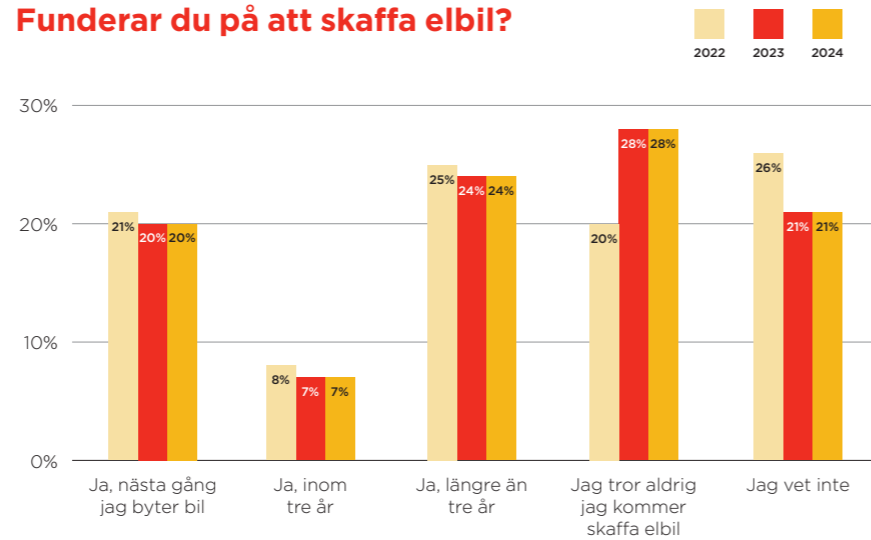
Intresset och viljan att byta till en elbil finns hos många – varannan person (50 procent) av de som idag kör bensin/dieselbil funderar på att byta till en elbil. De flesta tänker sig ett byte först om tre år eller längre fram (24 procent), följt av nästa gång de byter bil (20 procent). Bara sju procent funderar på att göra bytet inom tre år. Jämfört med tidigare undersökningar från 2022 och 2023 har det inte skett någon större förändring – trots att man kunde se en ökning av antalet nyregistrerade elbilar under 2023. Ungefär lika många valde samma

alternativ då som nu, och bara två procent ångrar att de inte valde en elbil istället vid sitt senaste bilköp.

Den andra halvan av bensin/dieselbilsägare känner sig mer osäkra. De flesta av dessa vet inte om de kommer byta alls, medan var femte person (21 procent) tror att de aldrig kommer byta till elbil. Man kan se en ökande trend i takt med stigande ålder när det gäller oviljan att byta – ju äldre man är, desto mer skeptisk.

Det oförändrade synsättet speglas även i hur attityden till elbilar överlag ser ut. De flesta har nämligen en oförändrad bild kring detta jämfört med för ett år sedan: ungefär lika många har blivit mer positivt (18 procent) som negativt (19 procent) inställda.

Funderar du på att skaffa elbil?



Tre snabba med en bensin/dieselbilsägare: Mikael Strömgren

1. Vad motiverade dig till ditt val av bil?

– Jag valde en fossilbil för att det var lätt. För två år sedan hade jag en elbil men den fungerade inte i min vardag då jag pendlar långa sträckor varje dag till och från jobbet. Det var speciellt ett problem på vintern då batteriet inte höll så länge och jag fick stå i långa köer för att ladda.

2. Vad anser du är den största utmaningen för omställningen?

– Den största utmaningen med omställningen är laddinfrastrukturen, det behövs fler laddstationer, fler laddstolpar och fler snabbladdare. Batterierna i elbilar behöver även utvecklas för att klara av den svenska vinterkylan.

3. Hur ser du på framtiden?

– Framtiden är så klart oviss men näringslivet visar på en snabb utveckling för att klara omställningen, men politiken behöver sätta in incitament för att privatpersoner ska motiveras till att byta till fossilfriabil. Idag är det för dyrt för många.



Bensin- eller eldrivet? Nu har det adderats ytterligare en frågeställning i valet av bil.



Miljövänligare och billigare

Här är de främsta argumenten för att byta till elbil

Pengar – både största hindret och incitamentet för att byta till elbil

Trots att mycket hunnit hända och utvecklas under de senaste åren gällande elbilar och laddinfrastruktur, kan vi se att det inte skett någon större förändring i själva skiftet från bensin/dieselbil till elbil. Förklaringarna kan vara många, exempelvis den ekonomiska situation som vi befunnit oss i en längre tid, eftersom en elbil oftast ses som en större investering. Det är helt enkelt dyrare att köpa en elbil än att köpa en bil med förbränningsmotor.

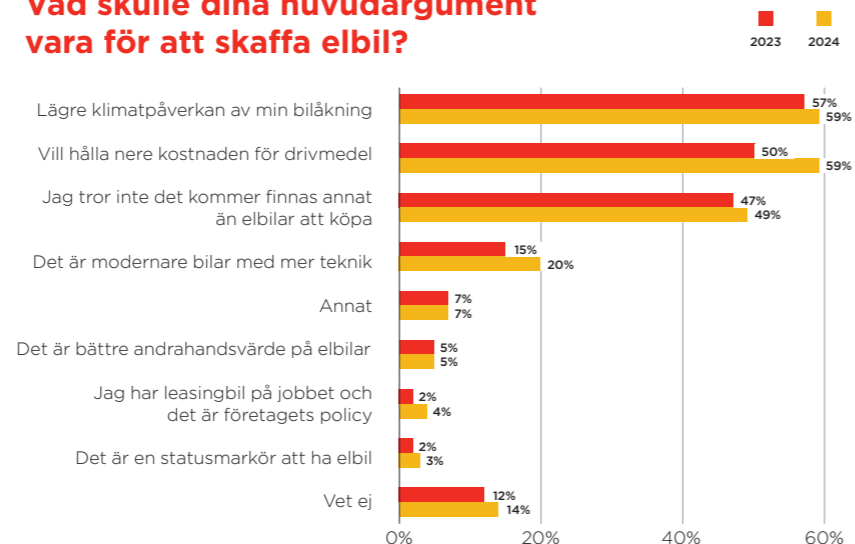
Det framkommer också tydligt i undersökningen att när personer med bensin- eller dieselbil ska lista de huvudsakliga argumenten för att inte skaffa elbil är det ekonomiska och infrastrukturella aspekter som toppar listan. En majoritet anger att den främsta anledningen är att elbilarna är dyrare (64 procent), följt av att man tycker det finns dåliga laddmöjligheter längs vägarna (44 procent) och att man inte kan ladda hemma (34 procent).

Samtidigt är pengar, eller snarare besparingar i hushållsekonomi, ett av de största huvudargumenten för att göra skiftet från bensin/dieselbil till elbil. Lägre drivmedelskostnader är tillsammans med lägre klimatpåverkan de främsta argumenten för att byta (59 procent).

Man kan dock notera att trots att vi har ett svårare ekonomiskt läge och just nu befinner oss i en lågkonjunktur, har argumentet att hålla nere drivmedelskostnaderna minskat med nio procentenheter jämfört med förra året. Möjligen är en del av förklaringen sänkningen av reduktionsplikten och minskad drivmedelsskatt.

Intressant nog skiljer huvudargumenten sig åt mellan män och kvinnor. Två tredjedelar av kvinnorna anger lägre klimatpåverkan som ett huvudargument (66 procent), jämfört med

Vad skulle dina huvudargument vara för att skaffa elbil?



varannan man (51 procent). Samtidigt drivs män i större utsträckning av lägre drivmedelskostnader (män 62 procent, kvinnor 55 procent). Det är en fördelning som sett likadan ut även i tidigare undersökningar.

Unga vill ha tillbaka klimatbonusen

Det finansiella spåret är även tydligt när det kommer till genomförd politik. Två av fem (40 procent) skulle vara mer benägna att köpa en elbil om det återinfördes en klimatbonus vid inköp av elbil – och av dessa betydligt fler yngre än äldre. Andelen personer som lockas mer av en klimatbonus är högst bland unga, 18-34 år (52 procent) och minskar med åldern, 35-55 år (42 procent) samt 56-79 år (28 procent).

Unga elbilsägare ångrar sitt val

För de som redan tagit klivet över till elbilar är de allra flesta nöjda med sitt val, bara åtta procent ångrar att de valde en elbil. Yngre elbil-

sägare, 18-29 år, sticker däremot ut i frågan. Nästan var sjätte yngre elbilsägare (15 procent) ångrar sitt val – dubbelt så många jämfört med de äldre ålderskategorierna. Några sådana tendenser går inte att se bland de med bensin/dieselbil, där bara två procent ångrar sitt val – vilket troligtvis kan ha sin förklaring i att fler elbilsägare har gjort ett skifte.

Med förändring kommer naturligt även en viss anpassningsprocess. Livet med elbil är betydligt enklare idag än det varit tidigare, inte minst i takt med den tekniska utvecklingen av elbilar och utbyggnaden av laddinfrastrukturen. Men som ny elbilsägare behöver man lära sig vilka fördomar som faktiskt stämmer med verkligheten i förhållande till ens egna behov och livsstil – och vilka man ska ta med en nypa salt.

En vanlig fördom är till exempel att elbilar inte är lika pålitliga på långa resor. Men med dagens snabbladdningsteknik och förbättrade batterikapacitet upplevs detta inte längre som ett relevant bekymmer för de flesta användare.



Lägre klimatpåverkan är fortfarande den främsta anledningen till att välja elbil.

Tre snabba med en elbilsägare: Mikael Johansson

1. Vad motiverade dig till ditt val av bil?

– Jag tyckte att det kändes rätt i tiden och bättre för miljön. Sen sparar man en del pengar på bränsle, särskilt när elpriset är lågt.

2. Vad anser du är den största utmaningen för omställningen?

– Det är väl laddningarna som är knepiga ibland. Det är inte alltid lätt att hitta laddplats om det är många som är ute och kör, speciellt om man ska längre. Sen är inköpspriset fortfarande lite högre än vanliga bilar, men det börjar komma fler och billigare modeller nu så det är på rätt väg.

3. Hur ser du på framtiden?

– Jag tror det blir bra! Tekniken går ju framåt hela tiden, batterierna håller längre och laddar snabbare. Jag märker också i min närhet att fler ser fördelarna med elbil. Jag är ganska säker på att fler på sikt kommer se att det är en smart investering både för ekonomin och miljön.





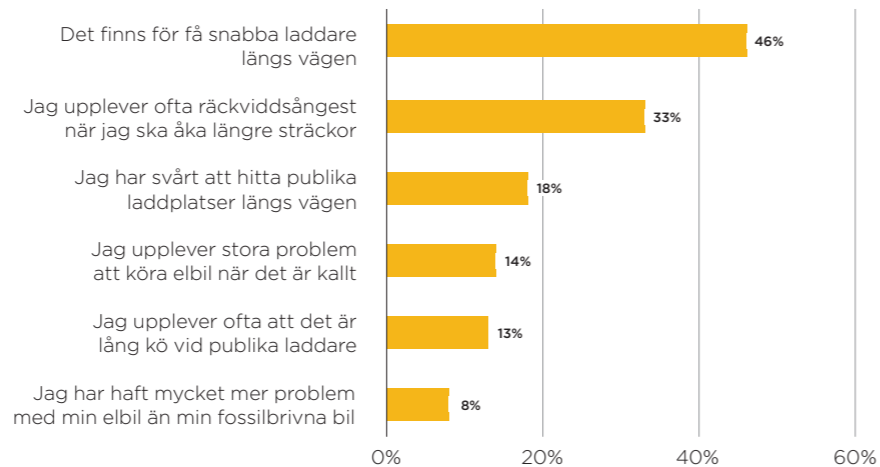
Räckviddsångest – befogat eller obefogat?

De flesta har någon gång hört talas om räckviddsångest. Ett begrepp som syftar till att förare har ångest över elbilens räckvidd till en destination eller nästa möjliga laddplats. Det kan grunda sig på flera faktorer – begränsad räckvidd hos bilen, otillräcklig laddinfrastruktur, brist på information om den faktiska räckvidden hos bilen eller långa laddningstider.

Dåliga möjligheter till laddning längs vägar är ett av de huvudargument som de med bensin/dieselbil uppger för att inte byta till elbil (44 procent). Men i verkligheten är det inte särskilt vanligt med räckviddsångest bland elbilsägare, två av fem (41 procent) upplever inte räckviddsångest vid längre sträckor.

Bland de som däremot upplever det, var tredje elbilsägare (33 procent), är det fler kvinnor (41 procent) och yngre personer, 18-29 år (40 procent) i jämförelse med män (27 procent) och de över 30 år (32 procent). Det kan vara en förklaring till varför yngre personer i större utsträckning faktiskt ångrar sitt val av elbil – att man upplever större oro för räckvidd när man kör långa sträckor.

Vilka påståenden stämmer du mest, respektive minst, in på? Ställd till ägare av en elbil



” Varannan elbilsägare upplever inte att det är lång kö vid publika laddare

Varannan elbilsägare upplever inte heller att det är lång kö vid publika laddare vilket är en vanlig föreställning hos de med bensin/dieselbil. Det gäller även för snabbaddare, som enbart 13 procent upplever att de ofta behöver köa till. Men efterfrågan är trots det stor – varannan elbilsägare (46 procent) vill se fler snabbaddare längs vägen.



Många anser att det finns för få snabbaddare längs våra vägar.



Jenni Alterling ser många utmaningar och möjligheter i den fortsatta omställningen.

”En elbil ska fungera lika ’problemfritt’ som en bensin- eller dieselbil”

Jenni Alterling, Senior Manager inom E-mobility på Circle K, delar med sig av sina insikter om utmaningar och framsteg inom laddinfrastruktur och övergången till mer eldrivna fordon. Hon belyser att en stor tröskel för många som överväger att köpa en elbil ofta ligger i en oro för det praktiska.

– Frågor som ”hur och var laddar jag?” och ”hur tar jag mig runt med min elbil?” är ofta i huvudet på de som funderar på att köpa en elbil. Men när de väl har skaffat en elbil, upptäcker de snart att det inte är så komplicerat som de först tänkte, precis som undersökningen visar. En elbil ska fungera lika ’problemfritt’ som en bensin- eller dieselbil, skillnaden ligger till störst del i att man vid längre sträckor kan behöva planera eller förbereda sig lite mer.

De senaste årens snabba utbyggnad av laddinfrastrukturen är en anledning till minskad räckviddsångest hos många elbilsförare, både antal laddplatser och andelen snabbaddare. Men det är en utbyggnad som behöver fortgå för att stötta de målsättningar som satts upp.

– Tvärtom vad många som har ben-



Det är viktigt att ha i åtanke att fullständig elektrifiering är en process som kommer att ta tid

sin/dieselbil tror finns det goda laddningsmöjligheter på många platser i Sverige, och laddoperatörer arbetar ständigt för att bygga ut laddinfrastrukturen.

– Vi på Circle K satsar stort för att bygga ännu fler ultrasnabbaddare längs vägarna, precis som elbilsförare efterfrågar och tycker är viktigt. Men det är viktigt att ha i åtanke att

fullständig elektrifiering är en process som kommer att ta tid. Därför är det viktigt att fortsätta stödja en mångfald av drivmedel för att säkerställa att alla fordon kan resa så hållbart som möjligt under övergången.

Vägen till att bygga ut laddinfrastrukturen är däremot inte spikrak. Föräldrade regler och långa väntetider är en del av utmaningarna som finns längs vägen.

– Utmaningen för utbyggnad handlar i många fall inte om en ovilja att bygga ut, det handlar snarare om att regler och riktlinjer för nätbolagen inte är anpassade till den ”nya verkligheten” med en storskalig elektrifiering av fordonsflottan. Långa ledtider för nätanslutningar är en av de största utmaningarna, i genomsnitt innebär de att det tar 1,5 till 2 år innan nya laddplatser kan öppnas för kunder, vilket bromsar utvecklingen av vår infrastruktur.

– Men trots olika hinder fortsätter vi med vår ambitiösa plan för utrullning och arbetar outtröttligt för att accelerera omställningen mot en hållbar framtid.



Hybridbil – the happy medium?

Hybridbilar, som kör på både bensin/ diesel och el, kan för många kännas som ett bra sätt att "testa på" livet med eldriven bil eller som ett steg i rätt riktning. En stor majoritet är nöjda med sin bil (61 procent), och nästan ingen kommer återgå till en bensin- eller dieselbil igen i framtiden (bara 3 procent). Förhållandevis få önskar att de köpt en elbil direkt istället (5 procent). Livet med (delvis) eldriven bil verkar med andra ord ännu inte ha gett mersmak i bred bemärkelse hos hybridbilsägarna.

Anledningen till att man valt en hybridbil framför en bensin/dieselbil eller elbil är främst för att sänka sitt klimatavtryck, det uppger varannan hybridbilsägare (50 procent). Samtidigt är det nästan var tredje (30 procent) som valde hybridbil på grund av priset, att det helt enkelt var billigare än en elbil. Det skiljer sig något åt mellan könen – fler män (36 procent) än kvinnor (25 procent) valde hybrid istället för el av ekonomiska skäl. Precis som för de med bensin/dieselbil är priset avgörande för många i sitt val att inte köpa en elbil, priset står alltså som ett stort hinder för övergången till helt eldrivet.

Vilken som är den primära anledningen till valet av hybridbil skiljer sig dock åt mellan män och kvinnor. Fler kvinnor (54 procent) än män (42 procent) har valt det för att sänka sitt



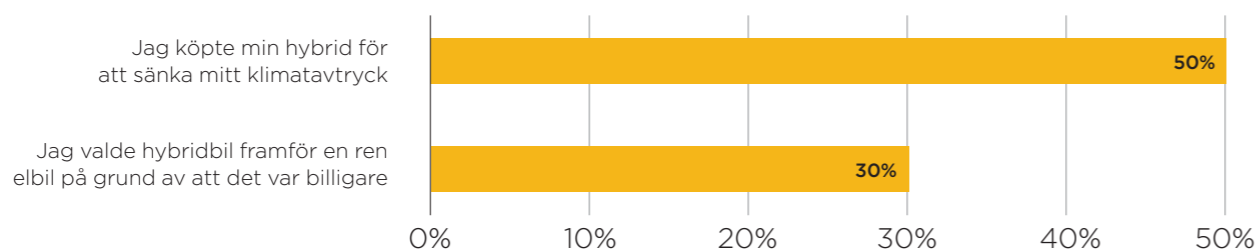
En stor majoritet är nöjda med sin bil, **och nästan ingen** kommer återgå till en bensin- eller dieselbil igen

klimatavtryck, dock är det den primära anledningen för alla hybridbilsägare. Men lever man som man lär? Inte riktigt. Hur man väljer att köra med sin hybridbil påverkar hur mycket utsläpp man bidrar till, och hur stor sänkning av sitt klimatavtryck man faktiskt gör. Trots att mer än varannan kvinna med hybridbil gjort sitt val av klimatskäl är de sämre på att faktiskt köra på el än män. Mindre än var tredje kvinna (29 procent) kör primärt på el, jämfört med nära två av fem män (38 procent).



Aldrig mer fossildrivet. Majoriteten av hybridbilsägarna är nöjda med sitt val.

Anledningen till att man valt hybridbil



Tre snabba med en hybridbilsägare: Carina Pekkari

1. Vad motiverade dig till ditt val av bil?

– Det var för några år sedan när vi skulle byta bil som vi ville minska vårt klimatavtryck. Vi valde mellan el- och hybridbil men valet föll på hybrid eftersom vi kände att laddinfrastrukturen inte var tillräckligt utvecklad. Det kändes för sårbart med elbil, och hybrid blev en bra kompromiss, en övergångslösning till elbil som vi precis bytt till faktiskt.

2. Vad anser du är den största utmaningen för omställningen?

– Att skapa en utbyggd och välfungerande laddinfrastruktur samt att säkerställa elproduktion som ska täcka framtida ökade behov.

3. Hur ser du på framtiden?

– Jag tycker att det är rimligt att fasa ut fossilbilar på sikt av miljöskäl och ersätta med miljövänligare alternativ, som elbilar. Genom generösa skrot-

ningspremier av fossilbilar och sänkt pris på elbilar styra mot en miljövänligare bilflotta. Jag vill också se att städernas kollektivtrafik körs på el, tillika taxi och andra transporter.

– En förutsättning är säkerställd elproduktion och utbyggd laddinfrastruktur, samt fortsatt forskning och utveckling inom området.





När är vi framme då?

Om bara sex år ska vi ha minskat transportsektorns klimatpåverkan med 70 procent jämfört med år 2010 i Sverige, enligt regeringens implementering av Agenda 2030. På EU-nivå har det även beslutats att från år 2035 kommer nyförsäljning av bilar med utsläpp att förbjudas helt. Givet att elbilar är avgörande för att nå målen så innebär både marknadsutveckling och konsumentperspektiv stora utmaningar.

Och de svenska bilägarna har inte särskilt stor tilltro till att målen kommer att nås i utsatt tid. Undersökningen visar tvärtom att det har skett en rejäl minskning när man tittar på hur många som faktiskt tror att 2030 är ett rimligt mål för en majoritet av elbilar i Sverige, både bland de som själva bytt till elbil och de som fortsatt kör bensin- eller dieselbil.

De som kör bensin/dieselbil är mest negativa, bara 13 procent tror det kommer ske redan år 2030 eller innan, vilket är en minskning med 14 procentenheter från förra årets undersökning. Dessutom tror nästan lika många att det är ett skifte som aldrig kommer att ske (12 procent). Hoppet är större bland de som själva kör elbil idag, dubbelt så många tror det är möjligt till år 2030 eller innan, 27 procent, men även det är en rejäl minskning sedan förra året med 27 procentenheter.

Lyfter vi blicken lite längre fram är svenskarnas syn mer positiv. År 2035 eller innan tror nästan dubbelt så många att det kommer vara möjligt. Elbilsägare är fortsatt mer positiva (59 procent) än de med bensin/dieselbil (41 procent).

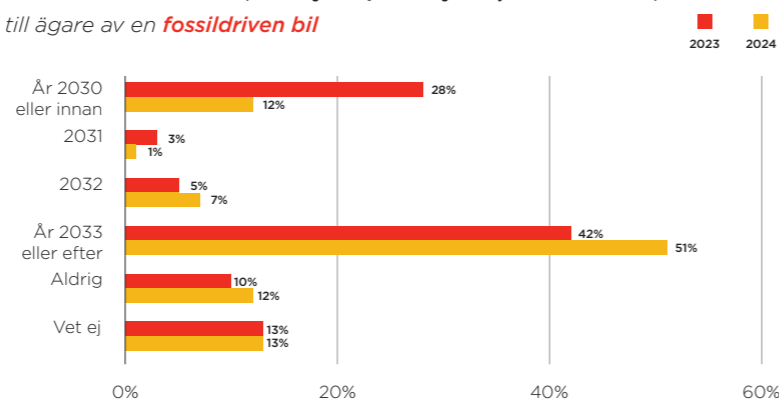


De svenska bilägarna har **inte särskilt stor tilltro** till att målen kommer att nås i utsatt tid.



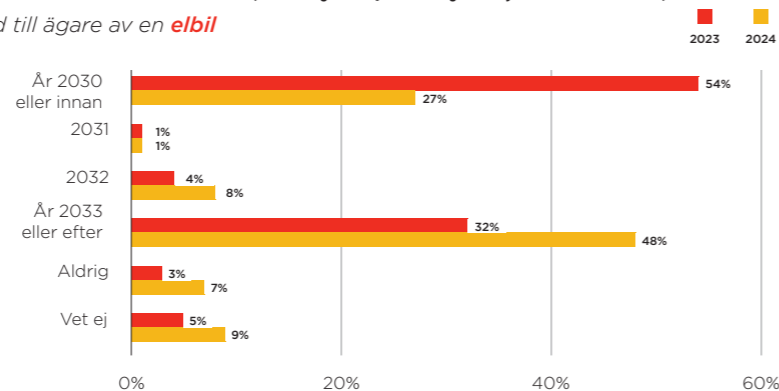
När, vilket år, tror du att en majoritet (över hälften) av elbilarna på Sveriges vägar kommer vara elbilar? (Inte hybrid/laddhybrid, utan ren elbil)

Ställd till ägare av en **fossildriven bil**



När, vilket år, tror du att en majoritet (över hälften) av bilarna på Sveriges vägar kommer vara elbilar? (Inte hybrid/laddhybrid, utan ren elbil)

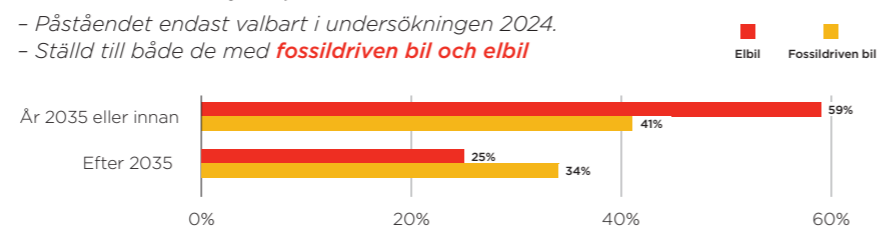
Ställd till ägare av en **elbil**



När tror du att en majoritet (över hälften) av bilarna på Sveriges vägar kommer vara elbilar? (Inte hybrid, utan ren elbil)

- Påståendet endast valbart i undersökningen 2024.

- Ställd till både de med **fossildriven bil och elbil**



Simon Matti.

Statsvetaren: "Viljan finns, men inte till varje pris"

Simon Matti, professor i statsvetenskap på Luleå Tekniska Universitet, menar att studier visar att människor generellt är villiga att hitta lösningar på klimatproblemen men att de helst inte vill drabbas av lösningarna i sitt vardagsliv.

- Människor vill göra rätt och arbeta för att ställa om till ett mer klimatsmart tänk, men när det gäller beslut och åtgärder som påverkar en direkt blir det mer motvilligt. Viljan finns, men inte till varje pris.

- För att människor ska vilja ställa om måste det finnas alternativ, så att valet blir deras. I dagens läge har exempelvis många inte råd att köpa en elbil på grund av det höga priset och för att man upplever att det blir krångligt i vardagen att börja ladda

istället för att tanka som man är van vid.

Olika typer av subventioner har visat sig vara effektiva verktyg för att underlätta omställningen till viss del. Dessa subventioner kan exempelvis bidra till att sänka kostnaderna för elbilar och främja utbyggnaden av laddningsinfrastruktur. Samtidigt är det viktigt att dessa subventioner utformas på ett sätt som uppfattas som acceptabla av allmänheten.

- Subventioner är ofta uppskattade men inte när det är villkorade subventioner, exempelvis om staten behöver ta pengar från en annan post i samhället för att genomföra en subvention på elbilar. Det gör att människor blir mer negativt inställda när de vet att det finns en "annan" kostnad. Jag tror snarare att det som behövs är att koppla negativa styrmedel till någon typ av kompensering. I Kanada har de exempelvis en koldioxidskatt som går ut på att staten sätter en avgift på varor som orsakar stora utsläpp, som bensin och diesel. Intäkterna från denna avgift delas sedan lika till alla hushåll årligen, vilket innebär att de som kör mindre får större ekonomisk vinning.

Yrkestrafiken



Lastbilstrafiken är en kritisk del av Sveriges transportsektor och står för en betydande del av inrikes godstransporter. Diesel dominerar fortfarande som drivmedel, men en omställning är på gång med ökad elektrifiering och användning av alternativa biodrivmedel.

Denna rapportdel analyserar omställningen inom tung trafik, och identifierar de ekonomiska, tekniska och politiska faktorer som påverkar förändringsprocessen och inkluderar insikter från intervjuer med forskare och experter.

SIDORNA 16-21 >>



Positivt, men långt kvar

Nu krävs ny teknik och ökade laddmöjligheter

Bakgrund

I Sverige är lastbilstrafiken en viktig del av transportsektorn, ansvarig för mer än tre fjärdedelar av det gods som transporteras inom Sverige.

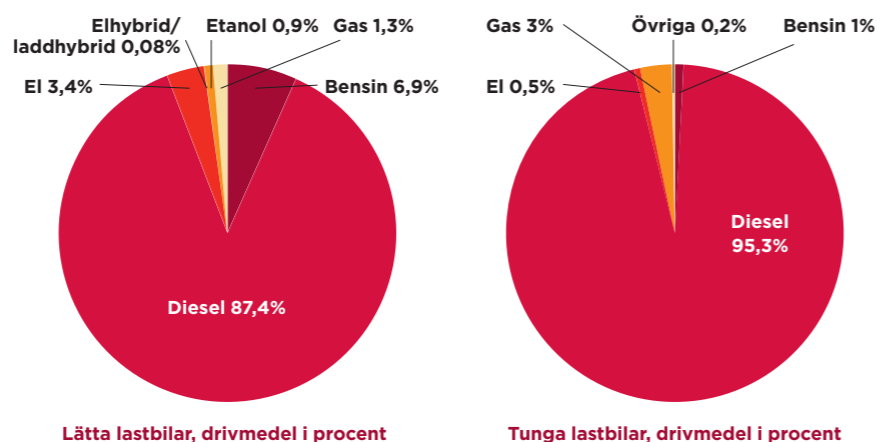
Förra året genomfördes totalt 41 miljoner varutransporter med lastbil enligt myndigheten Trafikanalys och en majoritet av körningarna är så kallade kortsträckor, under 300 kilometer. Under 2023 kördes det ungefär tre miljarder kilometer med lastbil i Sverige, vilket betyder att det körs många transporter, men på kortare sträckor. Totalt står tunga lastbilar för cirka sex procent av de nationella växthusgasutsläppen.

Enligt rapporten "Kunskapssammanställning stationär laddning till tunga lastbilar" från Lindholmen Science Park är lastbilstrafiken mitt i en transformation mot elektrifiering. Denna utveckling drivs av sjunkande batteripriser som gör ellastbilar mer ekonomiskt försvarbara för åkerier, särskilt för kortare transporter som inte kräver stora batterier. För att påskynda omställningen beslutade även regeringen i januari 2024 att införa ett tillfälligt stöd på 50 000 SEK för lätta lastbilar. Detta stöd fasas dock ut redan under 2025.

Trots positiva framsteg kvarstår betydande utmaningar för Sveriges omställning för lastbilstrafiken. Lastbilar som drivs av fossilfritt bränsle, exempelvis el eller vätgas, utgör endast en liten del av den totala lastbilsflottan. Infrastrukturen för laddning av ellastbilar är under utveckling, och kostnaden för att både bygga och underhålla publika och icke-publika laddstationer är fortfarande en ekonomisk barriär. Publika laddstationer är nödvändiga längs de svenska vägarna för att stödja längre transporter, liksom de icke-publika laddstationerna som kan användas för laddning av lastbilar över natten.

Drivmedel i procent på lätta och tunga lastbilar

Källa: Fordon i län och kommuner 2023 samt Trafikanalys.



Lätta lastbilar, drivmedel i procent

Tunga lastbilar, drivmedel i procent



Intresset för alternativa drivmedel ökar.



Till 2030 uppskattar två av fem åkerier att de kommer använda el

Lastbilstrafiken är beroende av en komplex blandning av ekonomiska, tekniska och politiska faktorer som behöver hanteras för att stödja Sveriges klimatmål om en minskning av utsläppen från transportsektorn med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010, och netto-nollutsläpp år 2045. Fortsatta investeringar i både fordons-teknik och laddinfrastruktur är centrala

delar för att säkerställa en hållbar framtid för den tunga lastbilstrafiken och att Sverige når 2030-målen.

Resultat

För att undersöka hur lastbilstrafiken ser ut i Sverige och hur åkerier ser på marknaden och upplever omställningen, har vi genomfört två enkätundersökningar.

Den ena undersökningen är genomförd tillsammans med REEL, som är ett nationellt initiativ där svenska aktörer i branschen har gått samman för att accelerera omställningen till elektrifierade emissionsfria tunga transporter. Totalt deltog 17 respondenter i enkätundersökningen med ledande och strategiska roller inom transport, logistik, energi och hållbarhet, exempelvis vd, logistikansvarig och drivmedelsansvarig.

Den andra enkätundersökningen har tagits fram av Sveriges Åkeriföretag, åkerinäringens branschorganisation med närmare 5000 anslutna åkerier. Undersökningen omfattade 360 respondenter från Sveriges Åkeriföretags medlemmar.

Diesel i täten - kommer fossilfria bränslen att komma i kapp?

Idag är diesel det drivmedel som dominerar i lastbilstrafiken överlag. Det gäller även för de åkerier som ingår i initiativet REEL, som arbetar med att accelerera omställningen på olika sätt. En stor majoritet, nära 95 procent, har diesel i sin lastbilsflotta och man förväntar sig att diesel kommer vara fortsatt ledande fram till 2030. Av de alternativa drivmedlen används B100 (biodiesel) i mindre utsträckning medan CBG/CNG (komprimerad fordons-gas) används av ungefär hälften av respondenterna.

Däremot är det tydligt att det finns ett växande intresse för andra drivmedel, som HVO100 och el. Hos åkerierna som är anslutna till REEL använder var tredje lastbilsflotta HVO100 idag och redan till 2027 förväntas det att drygt tre av fyra lastbilsflottor använder sig av drivmedlet. Precis som inom privatmarknaden finns det en stor tilltro till elektrifieringen inom åkerinäringen och till 2030 uppskattar två av fem åkerier inom REEL att de kommer använda el som huvudsakligt drivmedel, även om andelen idag fortfarande är låg.

För att kunna ställa om till en fossilfri fordonsflotta behövs rätt infrastruktur. Undersökningen från Sveriges Åkeriföretag visar att 40 procent vill se en utbyggd infrastruktur för både el och biogas. Det är bild som delas med en majoritet från REEL, som framförallt trycker på behovet av ökad tillgång till laddning för att underlätta elektrifieringsresan. Åkerierna som

”Det är nästan konkurrens mellan 'goda' bränslen”

Lennart Olsson, Senior Manager inom Pricing & Biofuel på Circle K, menar att en av utmaningarna är att fossilfria bränslen ofta konkurrerar med varandra i stället för att konkurrera ut de fossila.



Lennart Olsson.

Han förklarar hur marknaden för olika typer av bränslen utvecklas och vilka faktorer som påverkar valet av bränsle för transportföretag.

– Vi kan se en tydlig efterfrågan av HVO100, mycket eftersom diesellastbilar kan använda det också. El och fordonsgas är däremot fortfarande nischbränslen 2024 och utvecklingen bromsas in av de låga dieselpriserna till följd av den sänkta reduktionsplikten. El ligger på ungefär sex procent och fordonsgas 12 procent marknadsandel av lastbilsförsäljningen inom den tunga trafiken, och man kan faktiskt säga att det nästan är så att de konkurrerar med varandra på marknaden. Valet mellan fordonsgas och el hos åkerierna beror ofta på vad de har för typ av transportuppdrag, affärsmodell och målsättning. Helst hade man velat att de "goda" bränslena istället konkurrerade med diesel och inte varandra.

Att bygga ut laddinfrastrukturen är en central del för att klara den gröna

omställningen för lastbilar. "Vädermotet" är en satsning på elektrifiering för tunga lastbilar och är strategiskt placerat i Göteborgs hamn.

– Laddning för lastbilar är ganska nytt och precis som för privattrafiken behövs det bättre laddinfrastruktur. Vi på Circle K satsar mycket på att bygga ut publik laddning för tung trafik, till exempel har vi vår station Vädermotet i Göteborg som är en milstolpe för omställningen för tunga lastbilar. Med stationens strategiska placering och smarta struktur är vi väl förberedda för marknads framtida behov av olika drivmedel.

Tre snabba med Helena Blom, Transportchef på Dagab

1. Vad motiverade er till att övergå till fossilfria drivmedel?

– När regeringen beslutade att sänka reduktionsplikten kände vi en stark drivkraft att undersöka möjligheten att inte höja vår koldioxidnivå i samma takt som reduktionsplikten minskade. Sedan 2015 har vi en målbild om en differentierad fordonsflotta och att minska andelen fossildriva lastbilar. Vi fortsätter på inslagen väg men målet har intensifierats till att vara fossilfria redan vid slutet av 2025. Dagab transport står för en betydande del av Axfoods koldioxidutsläpp och vi måste göra allt vi kan för att bli fossilfria. Det är så coolt att få vara en del av den

totala förändring som sker inom transportindustrin, att bidra till att något blir bättre för kommande generationer.

2. Vad anser du är den största utmaningen för att få fler att ställa om?

– Jag tror på ökad kunskap kring hur de olika fordonen fungerar i operativ drift och att samverka med andra i branschen. Tittar man på biogas som alternativ ligger fokus på tankmöjligheter, politiska beslut kring prissättning men också större investeringar. Vid ellösningar handlar det mer om tillgäng-



lighet av el samt samverkan med el- och laddleverantörer. Fordonstillverkarna är till stor hjälp för att hitta den mest passade lastbilen för våra behov och ambitioner.

3. Hur ser du på framtiden för omställningen?

– Jag tycker att vi är inne på rätt väg och att det finns goda förutsättningar för en fortsatt resa mot fossilfrihet men det är en läroresa som kommer att ta tid där samverkan och kunskapsdelning är avgörande faktorer för framgång.



► deltog i undersökningen från Sveriges Åkeriföretag påpekade bland annat att det inte finns tillräckligt med infrastruktur för att de i nuläget ska kunna ställa om sin fordonsflotta till att vara helt fossilfri, ett problem som är mer utmanande i vissa regioner i Sverige jämfört med andra.

Priset styr omställningen

Åkeribranschen är överlag inte en bransch där marginalerna är höga, och med volatila bränslepriser har det varit en utmanande tid för företagen. Att ställa om en hel lastbilsflotta kommer att kräva stora ekonomiska investeringar av åkerierna, men transportköparna är ofta inte villiga att vara med och betala för denna omställning.

Undersökningen från Sveriges Åkeriföretag visar att en majoritet (70 procent) inte har några planer på att byta till eldrivna fordon inom den närmsta tiden och ännu fler (65 procent) har inga planer på att byta till biogasdrivna fordon heller. Detta kan bero på att transportköpare varken efterfrågar fossilfria transporter eller är villiga att betala extra för en fossilfri leverans.

För åkerierna blir det därmed svårt att motivera ett byte och över tre av fem (63 procent) anser att en ökad efterfrågan på fossilfria transporter hos transportköparna är det som krävs för att de ska lyckas ställa om till en fossilfri flotta. En majoritet (50 procent) upplever att betalningsviljan hos kunder är alldeles för låg, och att det sätter stopp för en ökad lönsamhet. Några av åkerierna påpekar ytterligare ett hinder – osund konkurrens. Eftersom transportköpare ofta väljer åkeri baserat på pris, har de åkerier som investerat i fossilfria lastbilsflottor svårt att konkurrera. Deras högre priser, som är nödvändiga för att täcka

”

Att ställa om en hel lastbilsflotta kommer att kräva **stora ekonomiska investeringar**

dyrare investeringar, innebär att de sällan blir valda.

Politiska incitament – eller ”deincitament”?

För att göra långsiktiga investeringar, som att byta till en fossilfri fordonsflotta, krävs det även långsiktiga beslut från politiken. Enkäten från REEL visar att över hälften anser att klimatpolitiken gör det svårt att planera framtidens lastbilsflotta. Politiken har en förmåga att svänga fort vid skifte av regering, vilket leder till att beslut och subventioneringar snabbt kan rivas upp efter några år. Det resulterar i att det som en gång utlovades som en långsiktig stödplan kan komma att ändras oväntat, vilket försvårar långsiktiga investeringsbeslut för företagen.

Vad vill åkerierna ha då? Undersökningen från Sveriges Åkeriföretag visar att 40 procent vill se ett mer konkurrenskraftigt pris på alternativa drivmedel. Nära tre av fyra respondenter från REEL vill se ett ekonomiskt stöd vid inköp av nya fordon, samtidigt som var femte (18 procent) åkeriföretag anser att fler statliga subventioner är bland de tre viktigaste åtgärderna för att lyckas med omställningen. Frågan om vem som ska betala för

konkurrenskraftiga priser på alternativa drivmedel och ekonomiskt stöd vid inköp av nya fordon kvarstår.

Åkerierna kommenterar även att investeringar som politiken beslutar om för nya bränslen måste hålla i mer än fem år för att det ska vara gynnsamt för åkerierna. En del vill att priset på fossila bränslen höjs så att det går att motivera att välja HVO100 istället för att sänka priset på fossilfria bränslen – nästan som ett ”deincitament”.

Vad säger framtiden?

Med 2030-målets snabba närmande är framtiden inte längre avlägsen, och åkerierna har olika uppfattningar om hur den kommer att se ut.

Undersökningen från Sveriges Åkeriföretag visar att knappt en tredjedel tror att deras lastbilsflotta kommer kunna vara helt fossilfri 2035 (29 procent) medan lite mer än var fjärde tror på 2030 (27 procent). Däremot är det en övervägande majoritet som tror att deras fordonsflotta aldrig kommer bli helt fossilfri – något som Fredrik Svensson, hållbarhetsansvarig på Sveriges Åkeriföretag menar kan bero på att det idag saknas rätt förutsättningar:

– Bristen på långsiktiga beslut och osäkerheten i förutsättningarna gör det svårt för åkerier att planera sin omställning. För att nå 2030-målen behöver vi tydliga politiska beslut som ger åkerierna trygghet att investera framåt.

De åkerier som ingår i initiativet REEL är däremot mer positiva till framtiden, en majoritet tror att deras verksamhet kommer att kunna bli helt fossilfri. En viktig skillnad här är att respondenterna i enkätundersökningen från REEL samtliga är aktörer som satsar på elektrifieringen i en högre utsträckning.



”Omställningen måste bli mer fördelaktig ekonomiskt”

Anders Grauers, Docent vid Reglerteknik på Chalmers universitet, menar att 2030-målen är nåbara men att vi behöver skifta perspektiv.



Istället för att fråga oss om vi ska klara dem behöver vi fråga hur vi gör det. En konkret lösning han tror på är att höja priset på bensin och diesel.

– För att åkerierna ska kunna ställa om behöver omställningen bli lite mer ekonomiskt fördelaktig, antingen genom incitament eller påtryckningar. En möjlig lösning är att höja priset på fossila bränslen så det matchar priset för de fossilfria, detta skulle eliminera anledningen att fortsätta använda fossila bränslen för deras transporter, ett så kallat ”deincitament” på fossila bränslen.

”Vem ska betala för kalaset?”

Henrik Gillström, biträdande universitetslektor på Linköpings Universitet och forskare inom hållbara logistiksystem menar att den ekonomiska aspekten är den främsta utmaningen hos åkerier.

– Frågan är vem som ska bära kostnaderna för omställningen? Många mindre åkerier har inte råd att täcka de kostnader som krävs för att övergå till

eldrivna lastbilar. Det handlar om stora ekonomiska investeringar, från inköp av ellastbil till att investera i laddstationer. Det blir tokigt att ställa kravet på åkerierna som många gånger redan har det tufft.

Situationen belyser ett dilemma där ansvaret för omställningskostnaderna är ospecificerade. Här behövs en diskussion kring hur kostnaderna ska fördelas för att möjliggöra en rättvis och hållbar övergång till fossilfria transporter.

– Kravet kan komma från de som köper transporttjänsterna. Om några transportköpare ställer hårdare krav på fossilfria transporter, kommer det att sätta press både på deras konkurrenter att ställa samma krav, men det ger även en möjlighet för åkerierna att motivera sin övergång till eldrivna fordon.



Tre snabba med **Henrik Ageflod, Director på DFDS**

1. Vad motiverade er till att övergå till fossilfria drivmedel?

– DFDS har väl satta miljömål både i Sverige och globalt. Det är viktigt för oss att vi gör vår del men också hjälper våra kunder att nå sina mål.

2. Vad anser du är den största utmaningen för att få fler att ställa om?

– Jag skulle säga att utbyggnaden av publika laddstationer fortfarande går för sakta, även om det börjar ta fart. Vi är i behov av ett större nätverk för att kunna planera våra linjer och transporter.

3. Hur ser du på framtiden för omställningen?

– Vi på DFDS ser positivt på omställningen framöver, det börjar som sagt ta fart. Vi behöver föra mer dialoger, jobba tillsammans och våga satsa på elektrifieringen.



Henrik Ageflod, Director, Head of Trucking Management på DFDS



Framtiden

Efter att ha utforskat de målsättningar som Sverige har för omställningen i stort, och djupdykt i hur attityden ser ut både inom privatmarknaden och yrkestrafiken riktar vi nu blicken framåt. Hur ser framtiden ut? Kommer vi nå de mål som satts upp?

Vi intervjuar ytterligare två experter inom omställningen, och sammanfattar rapportens insikter. Denna del utforskar strategier för hur olika samhällsaktörer kan bidra till en effektiv och rättvis omställning, och hur vägen kan se ut framåt.

SIDORNA 22-25 »

Mattias Goldmann, grundare till 2030-sekretariatet:

”Då blir det flera miljarder i böter”

Mattias Goldmann, grundare till 2030-sekretariatet, ser flera utmaningar som försvårar omställningen inom vägtransportsektorn. Han menar att den allt mer negativa inställning som allmänheten har beror på att den nuvarande politiska situationen har skapat en miljö där omställningen går långsammare än vad som krävs för att nå målen.

– Omställningen går trögare än tidigare, med borttagna premier på elbilar och nästan rea på fossila bränslen. Detta leder till att människor inte tror på omställningen eftersom politiken just nu inte visar på att de vill vara med och leverera på de satta målen.

Med endast sex år kvar till 2030 är det kritiskt att agera snabbt. Goldmann betonar att elektrifieringen inte kommer att räcka till. För att uppnå målen måste alternativa bränslen som HVO100 och biogas prioriteras, och skatten på fossila drivmedel höjas.

– Det är bara sex år kvar till 2030, och att vi endast ska ha eldrift på vägarna tills dess är inte realistiskt. Det finns fem miljoner fordon ute på vägarna och det säljs ungefär en kvarts miljon bilar om året. Även om samtliga nya bilar vore elbilar, räcker det inte.

”

Omställningen går trögare än tidigare, med borttagna premier på elbilar och **nästan rea på fossila bränslen.**

Majoriteten av bilarna på vägarna kommer att rulla några år till, och då är det viktigt att de kan använda renare bränslen.

– Som privatperson kan man bidra genom att tanka etanol om man har en bensinbil och HVO100 om man har en dieselbil. Det är dyrare för plånboken, men med höjd skatt på bensin och diesel kan det jämnas ut sig.

Om Sverige missar de nationella 2030-målen, är det mest pinsamt menar Goldmann, men om vi missar EU:s krav på att Sverige till år 2030 ska halvera klimatpåverkan inom transportsektorn, jordbruket och skogen kan det bli väldigt dyrt.

– Länder som inte klarar EU:s klimatmål ska i första hand köpa utsläppsrätter från andra EU-länder som minskat utsläppen mer än de måste. Men troligen finns det inget överskott att köpa, och då blir det flera miljarder i böter. Det är pengar de flesta nog hellre vill använda i Sverige än skicka till Bryssel.

Jessica Alenius, vd för Drivkraft Sverige:

”Vi kommer inte att klara 70-procentsmålet till 2030”

Jessica Alenius är vd för Drivkraft Sverige, branschorganisation för bränsle- drivmedel- och laddoperatörsbranschen. Liksom undersökningarna med både bilägare och yrkestrafiken visar i rapporten är hon tveksam till att Sverige kommer nå 2030-målen.

– Jag är förvånad över de undersökningar som visar att allmänheten inte tror att vi har minskat våra utsläpp i den utsträckning som vi har gjort hittills. Tyvärr ser det ut som om vi inte kommer att klara 70-procentsmålet i Sverige. Inte för att vi inte vill eller kan, utan för att det är ett mål som man håller på att se över. Dessutom är vårt nationella mål inte knutet till några konsekvenser. Om det inte uppnås i tid så ”händer ingenting”, vi får inga böter eller tillknäppningar och därför prioriteras det inte lika högt som till exempel EU målen.

”Fit for 55” är EU:s stora klimatpaket som innehåller en mängd förslag som syftar till att öka takten i omställningen. En del i ”Fit for 55” är Sveriges åtaganden inom Effort Sharing Regulation (ESR) som innebär att Sverige ska minska utsläppen i den

icke-handlade sektorn, där transporter ingår. Detta mål har fördelats mellan medlemsländerna baserat på ländernas BNP/capita-nivå. Sverige ska minska utsläppen med 50 procent till 2030 jämfört med 2005.

– Förenklat kan man säga att ESR handlar om att minska utsläppen i bostadssektorn, transportsektorn och i jordbruket. Sverige har redan bytt ut oljepannorna till fjärrvärme och bergvärme i våra bostäder så det gör att huvudfokus blir att minska utsläppen i transportsektorn. Där ser vi att elektrifieringen kommer att göra en stor skillnad, men tyvärr inte tillräckligt fort för att vi ska nå våra mål till 2030.

För att nå 2030-målen måste omställningen gå fortare, både genom elektrifiering och genom en ökad andel biodrivmedel enligt Alenius. Men just nu är det osäkert vilken roll biodriv-

medel ska ha i vägtrafiken från 2027.

– En viktig pusselbit som saknas för att klara omställningen är en tydlighet om biodrivmedlens roll i vägtrafiken efter 2027. Med det klimatpolitiska läget är det svårt att göra just långsiktiga investeringar för både yrkestrafiken och privattrafiken. Vi vet till exempel inte hur reduktionsplikten kommer att se ut efter 2027, just nu är den sänkt till 6 procent men vad händer från 1 januari 2027 – hur kommer det att se ut då?

Hon fortsätter:

– En ytterligare otidighet är vad som händer med rena och hög-inblandade biodrivmedel som HVO100 och E85, idag är dessa skattebefriade men skattebefrielsen löper ut sista december 2026. Vi har föreslagit att reduktionsplikten ersätts av ett omställningssystem som är teknikneutralt, inkluderar alla förnybara energibärare som flytande biodrivmedel, biogas och el, och är i linje med redan gällande regelverk inom EU. Om elektrifieringen går långsammare än vad som behövs, kan flytande biodrivmedel och biogas hjälpa oss att nå Sveriges klimatmål och åtaganden.

Det går för långsamt.

Rapporten visar tydligt att trots en allmän vilja att ställa om så går det för långsamt, och möter flera hinder – framför allt är allmänhetens tilltro till att det ska gå låg. En slutsats man kan dra är att de ambitiösa miljö- och klimatmålen blir svåra att nå inom utsatt tid.

Det råder i svaren enighet om att omställningen går för långsamt och att kritiska förutsättningar saknas, som till exempel en tillräcklig laddinfrastruktur för ytterligare utökad eldriven trafik. Man kan också konstatera att rörligheten från bränsle- till eldrivna fordon inte är så självklar som man kanske skulle önska. En överväldigande majoritet av fordonsägare kör fortfarande på bensin/diesel och ytterst få ångrar att de inte valde en elbil istället. På samma sätt är dock elbilsägare nöjda med sitt val, vilket talar för att många fördomar om elbilar är just det – fördomar. De som kör laddhybrid verkar nöjda med att åtnjuta det bästa av två världar.

Det senare pekar möjligen på var skon klämmer. Laddhybriden erbjuder en trygghet som många konsumenter åtminstone upplever att elbilen inte säkert levererar ännu. Även om elbilsägare inte verkar drabbas av räckviddsångest i någon högre utsträckning när de väl blivit med elbil, så tycks detta ändå vara en tröskel för byte till elfordon.

Något nedslående sker fortfarande byten till fossilfria fordon inom den

egna kategorin, det vill säga att de "äter av varandra" – inte minst inom den tunga lastbilstrafiken. Men på privatmarknaden ser vi samtidigt en ljusning, där 4 av 10 nyregistreringar faktiskt är elbilar. Det talar för att vi är på rätt väg – även om det kommer att ta längre tid än vad som var tänkt.

Vi står inför betydande utmaningar, inte minst när det kommer till tidsaspekten, men det finns en tydlig vilja att stödja en hållbar omställning. För att uppnå en större förändring på sikt krävs det dock att både politik och marknad samverkar, och skapar realistiska förutsättningar. Utifrån rapporten ser vi tre centrala slutsatser att gräva vidare i;

➔ **Ekonomiska aspekter har stor betydelse**, både för privatmarknaden och yrkestrafiken. Forskarna uttrycker vart samhällsdiskussionen kan vara på väg. En återkommande del är incitament för bilköpare att välja el och transportsektorn att fortsatt ersätta diesel. Man pratar om någon form av subvention, vilket till syvende och sist är en politisk fråga. Idag finns inga politiska åtgärder för att stötta en ökad elbilsförsäljning, det är följaktligen marknaden som sätter takten. Principiellt är det förstas inget fel i detta, men då behöver man acceptera att det inte heller går att styra tidslinjen från samhällets sida. Antingen accepterar man detta eller så kvarstår frågan vad man då ska göra istället.

➔ **Brist på laddpunkter.** Det behöver fortsätta byggas ut över hela Sverige, både i städer och glesbygd. Det är en klok samhällsinvestering om

vi vill snabba på elektrifieringen av fordonsflottan och framförallt förbereda för fler eldrivna fordon i trafiken än det redan finns idag. Utan en trygg tillgänglighet av inte minst publika snabbaddare så är det osannolikt att elbilen kan få ett bredare fäste i hela vårt stora och avlånga land.

➔ **Social hållbarhet är avgörande.** Utan ett brett samhällsstöd kommer vi inte att lyckas. Vi måste ta hänsyn till svenskarnas behov och förutsättningar, för om inte bilister och åkerier tror att omställningen är möjlig kommer vi aldrig nå i mål. Det är avgörande att politik och åtgärder utformas så rättvist det går och inte utesluter eller missgynnar vissa grupper, eller för den delen påverkar det vardagliga livet i för bred negativ bemärkelse.

På Circle K möter vi dagligen hundratusentals svenskar och känner igen oss i de uppfattningar som rapporten framför. Det ser svårt ut att nå målen. Och ja, man kan ifrågasätta realismen i hastigheten givet dagens förutsättningar. Men det vi tar med oss är att det finns en tydlig vilja bland både person- och yrkestrafikanter att stötta omställningen. Folk måste hinna med.

Det tar vi på Circle K fasta på. Våra satsningar fortsätter och vår ambitionsnivå snarare höjs. Det är när det blåser som man ser vilket virke man är gjord av. Vi står fast.

Kontakt



Erika Albansson Söderlund
Communication Manager
erika.soderlund@circlekurope.com

Källor

<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2024/fordon-2023.pdf>

<https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/laddinfrastruktur/laddinfrastruktur-i-sverige/>

<https://www.klimatkollen.se/geografiskt/laddarna/lista>

<https://www.akeri.se/sv/klimat-och-miljo>

Trafikanalys, Lastbilstrafik 2023

<https://www.akeri.se/sv/klimat-och-miljo>

Kunskapssammanställning stationär laddning till tunga lastbilar, Lindholmen Science Park.

<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/01/nya-stod-for-latta-ellastbilar-och-okat-stod-till-mindre-foretag-som-koper-utslappsfria-tunga-lastbilar/>