



# VÄGEN MOT EN FOSSILFRI FRAMTID

*Transportnäringens syn på förutsättningarna och möjligheterna för den gröna omställningen*

**TRANSPORTFÖRETAGEN**



# I. FÖRORD – TRANSPORTNÄRINGEN STÄLLER OM

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

**V**i har frågat våra medlemsföretag om deras syn på vikten av hållbarhetsfrågan, om deras kunder efterfrågar hållbara transporter, hur betalningsviljan ser ut, om politiken har gett rätt förutsättningar för en fossilfri omställning m.m. Vi redovisar undersökningen samlat, men även uppdelad på godstransporter respektive passagerartrafiken. Hamnar redovisas i ett särskilt kapitel. Rapporten innehåller även en sammanfattning av intervjuer med några med röster från transportsektorn.

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



## 2. SAMMANFATTNING AV UNDERSÖKNINGEN

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

Medlemmarna är överens om att elektrifiering av transportsektorn är ett viktigt steg i riktning mot hållbar omställning men här poängteras det att politiken inte har tagit sitt ansvar för att ge branschen tillräckliga verktyg och ekonomiskt stöd för omställningen. Många av medlemmarna har en försiktigt positiv inställning till att elektrifiering av fordon leder till nya affärsmöjligheter för det egna bolaget. Affärsmöjligheterna behöver öka för att

stimulera incitamenten för företagen att investera i hållbara transportlösningar.

Medlemmarna har lyft fram tydliga hinder i omställningen till elektrifierade transporter. Dessa är den begränsade räckvidden, laddningsmöjligheternas begränsning, höga inköpskostnader och kundernas svaga betalningsvilja. I sammanhanget är också viktigt att lyfta fram kundernas kravställande på hållbara transporter i upphandling av transporttjänster. Ett gott exempel på hur kunderna kan ställa konkreta hållbarhetskrav är genom Fair Transport som är en hållbarhetscertifiering för åkeriföretags arbete och utveckling vad gäller klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande.

### 3. INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Förord .....	3
2.	Sammanfattning .....	4
3.	Innehållsförteckning .....	5
4.	Utvecklingen hittills .....	6
4.1.	Utsläppen .....	7
4.2.	Elektrifieringen .....	8
5.	Undersökningen - alla .....	10
6.	Röster från branschen .....	20
7.	Undersökningen – godstransporter .....	22
8.	Undersökning – passagerartrafiken .....	27
9.	Undersökning – hamnar .....	31
10.	Referenser .....	34
	Kågeson .....	35
	Mobility Sweden .....	35



## 4. UTVECKLINGEN HITTILLS – TRANSPORTER HAR BLIVIT EFFEKTIVARE OCH GRÖNARE

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

Sverige har sedan toppnivån runt år 1970 minskat utsläppen från inhemska källor avsevärt. Sverige är ett av få länder som lyckats att kombinera minskade utsläpp med ekonomisk tillväxt. Sveriges klimatpåverkande utsläpp, exklusive markanvändning och utrikes transporter, var 45,2 miljoner ton år 2022. De årliga utsläppen av växthusgaser har minskat med drygt 26 miljoner ton, eller 37 procent, sedan 1990. Samtidigt har Sveriges BNP vuxit med 90 procent under samma tidsperiod.

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

varav den största delen är koldioxid.

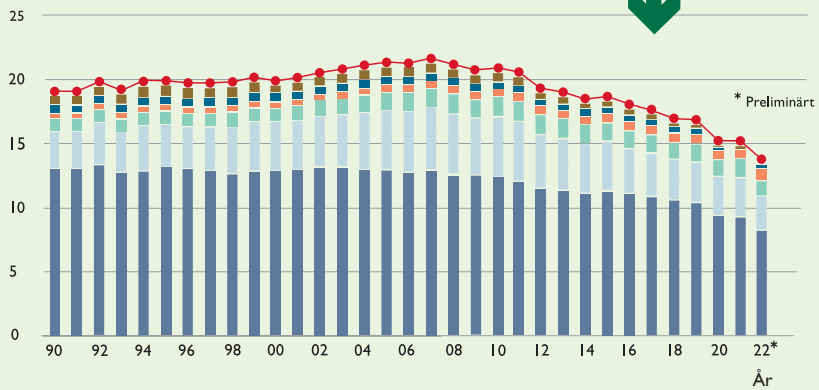
I figuren till höger visas hur utsläppen har utvecklats över tid och det är tydligt att utsläppen har minskar från 2007 och framåt.

Huvuddelen av transportsektorns utsläpp kommer från vägtrafiken. År 2022 var utsläppen från personbilar 8,2 miljoner ton, cirka 36 procent lägre utsläpp jämfört med år 1990. Utsläppen från tunga lastbilar var år 2022 2,6 miljoner ton, vilket är cirka 16 procent lägre jämfört med år 1990. Huvudorsaken till minskningen är förbättrad energieffektivitet kombinerat med ökad användning av alternativa bränslen.



## 4.1 Utveckling utsläpp över tid, 1990-2022

Miljoner ton koldioxid ekvivalenter



Bussar  
Flyg  
Sjöfart

Lätta lastbilar  
Tunga lastbilar  
Personbilar

Järnväg  
Mopeders & motorcyklar

Totalt

## 4. ELEKTRIFIERINGEN

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

Elektrifiering kan bli aktuell inom samtliga transportslag, men förutsättningarna ser olika ut. Inom vägtransporterna har personbilar och lätta lastbilar kommit längre än den tunga sidan med lastbilar och bussar. Medan luft- och sjöfartens elektrifiering ligger längre fram i framtiden. Men utvecklingen går snabbt. För den som vill veta mer om de olika förutsättningarna för elektrifiering av transportsektorn kan vi rekommendera Per Kågesons rapport från 2021 som Per Kågeson tagit fram på uppdrag av Transportföretagen<sup>1</sup>.

När det gäller personbilarna har takten i elektrifieringen de senaste tre åren vida överträffat prognoserna. Förra året var mer än varannan ny personbil laddbar och var tredje en ren elbil. Men avskaf-

fandet av klimatbonusen tillsammans med allmänna konjunkurläget har lett till minskad nybilsförsäljning

I figurerna nedan syns att andelen nyregistrerade lätta lastbilar som är eldrivna har ökat stadigt mellan åren 2020 och 2023. Elektrifieringen bidrar till att kurvan för växthusgasutsläppen har minskat. Sedan 2012 har antalet lätta lastbilar och transportarbetet ökat samtidigt som utsläppen har minskat.

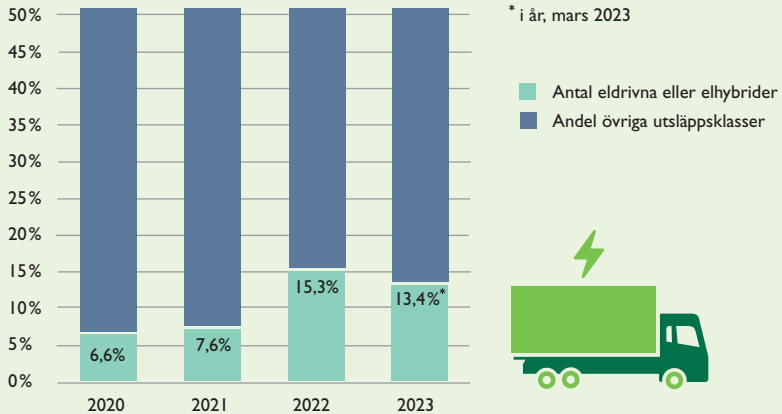
I september 2023 beslutade regeringen om att förlänga och förstärka investeringsstödet för tunga eldrivna lastbilar och införa ett nytt stöd för eldrivna lätta lastbilar. Det är båda välkomna stöd som Transportföretagen efterfrågat, och de kan bidra till att accelerera den gröna omställningen.

För bussar och tunga lastbilar ser utvecklingen lite annorlunda ut gällande elektrifieringen. I augusti 2023 fanns det strax över 1 100 elbussar respektive 400 tunga eldrivna lastbilar. Med tanke på att det finns ca 80 000 tunga lastbilar utgör de elektrifierade lastbilarna endast runt 0,5 procent i dagsläget. Utvecklingen har dock gått snabbt de senaste åren.



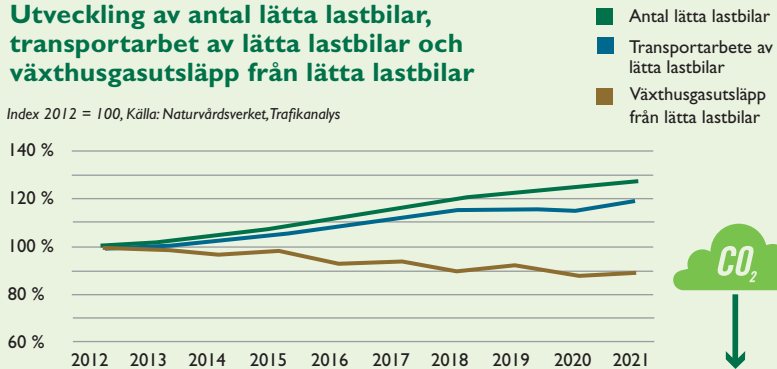
## Andelen av nyregistrerade lätta lastbilar som är eldrivna eller elhybrider

Källa: Mobility Sweden



## Utveckling av antal lätta lastbilar, transportarbetet av lätta lastbilar och växthusgasutsläpp från lätta lastbilar

Index 2012 = 100, Källa: Naturvårdsverket, Trafikanalys



## 5. UNDERSÖKNINGEN – ALLA



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

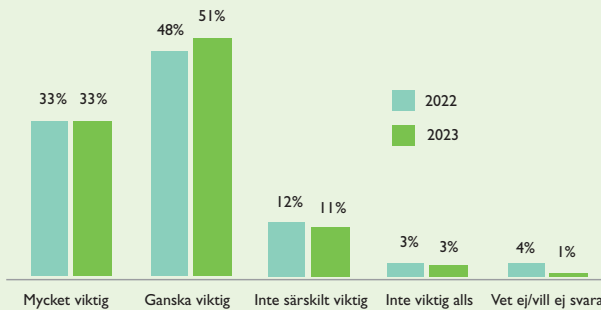
Nedan redovisas ett urval av de frågor som medlemsföretagen svarat på. Årets undersökning är en uppföljning på den undersökning som vi gjorde 2022 och vi kan därför redovisa utvecklingen jämfört med förra årets svar. I detta kapitel redovisar vi hela undersökningen, särskilda nedbrytningar på godstransporter, passagerartrafik och hamnar redovisas separat. Efter varje fråga kommenterar vi resultatet och utvecklingen jämfört med förra året.

### Hållbarhetsfrågan är fortsatt viktig för våra medlemmar.

Av de medlemmar som svarat anger hela 84 procent att hållbarhetsfrågan är mycket viktig eller ganska viktig för deras företag. Och det är oberoende av

om företaget utför gods- eller passagerartrafik. Detta är en liten ökning från 81 procent i förra årets mätning och visar att hållbara transporter står högt upp på våra medlemsföretags agenda.

#### Fråga: Hur viktig är hållbarhetsfrågan i ert företag?



### Kunderna efterfrågar hållbarhet men betalningsviljan saknas

På samma sätt som hållbarhetsfrågan är av stor vikt hos transportbranschen, uppvisar även deras kunder en ökad efterfrågan på hållbarhet. Av medlemmarna svarar 74 procent att deras kunder ”i mycket hög utsträckning”, ”i ganska hög utsträckning” eller ”i någon utsträckning” efterfrågar mer hållbarhet. Detta är en liten ökning från 72 procent i förra årets mätning. Men trots att efterfrågan finns är det få

av våra medlemmar som ser att deras kunder är villiga att betala mer för hållbara transportlösningar. Mer än hälften, 53 procent svarar att de inte upplever någon betalningsvilja från kunderna. En svag ljusglimt är att det är en minskning från 58 procent från förra året.

De större företagen svarar i större utsträckning att deras kunder efterfrågar mer hållbarhet och är villiga att betala extra för än mer hållbara transportlösningar. Större företag ingår generellt

sett affärer med större kunder som har ett strategiskt hållbarhetsarbete. Det kan också vara en förklaring till varför de större företagen i högre utsträckning svarar att kunderna efterfrågar "mer hållbarhet". För de mindre företagen har det dock skett en ökning sedan förra mätningen gällande efterfrågan och betalningsviljan för hållbarhet vilket ändå är en positiv utveckling.

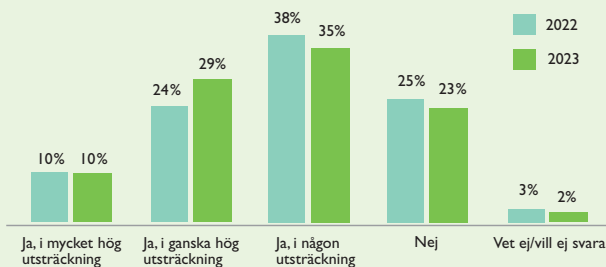
Att kunderna visar låg betalningsvilja för hållbara transporter kan ha negativa

konsekvenser för transportbranschens hållbarhetsarbete. Om det är priset som väger tyngst skickar det signaler till branschen om att hållbarhets-satsningarna inte är avgörande.

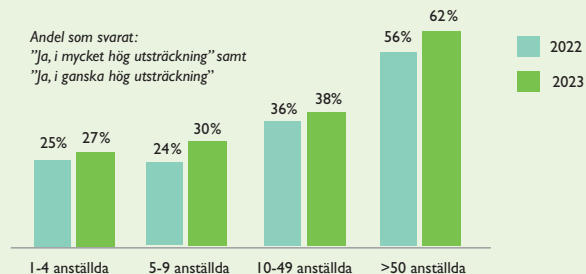
*"Kunderna vill att man kör hållbart men kollar enbart pris och nyttjar utländska åkerier istället. Varför ska vi satsa som svensk åkeri med nya bilar då andra kör utan hållbarhet."*

ÅKARE

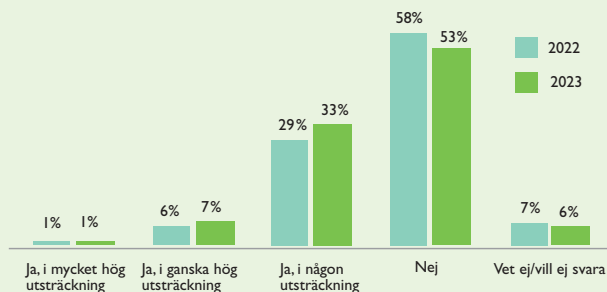
### Fråga: Efterfrågar kunder mer hållbarhet?



Andel som svarat:  
"Ja, i mycket hög utsträckning" samt  
"Ja, i ganska hög utsträckning"

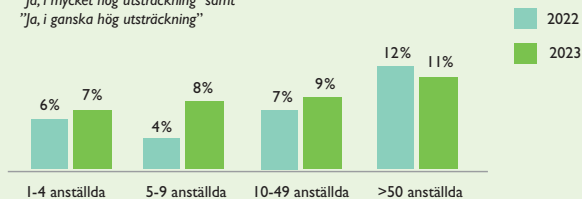


## Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala extra för hållbara transportlösningar?



Andel som svarat:

"Ja, i mycket hög utsträckning" samt  
"Ja, i ganska hög utsträckning"



### Branschen får inte tillräckligt stöd från politiken

Av medlemmarna svarar 56 procent att de anser att politiken inte har gett transportbranschen tillräckliga verktyg för att ställa om till mer hållbara transporter. Trots den höga siffran är det en positiv utveckling från 63 procent vid förra årets

mätning. Flest kritiska röster höjs inom godstrafiken, där medlemmarna i betydligt högre grad svarar att politiken inte har gett transportbranschen tillräckliga verktyg för att ställa om till mer hållbara transporter. Trots det har aktörer inom godstrafiken blivit något mer positiva jämfört med förra årets mätning.

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

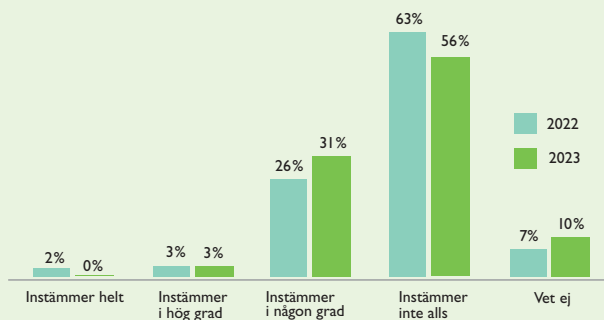
Värt att notera är ändå att efter det att undersökningen genomfördes meddelade regeringen budgetsatsningar på ett nytt investeringsstöd för lätta lastbilar och ett förlängt och förstärkt stöd för

tunga lastbilar samt laddinfrastruktur (september 2023). Men vi återkommer mer nedan om förutsättningarna och hindren för eldrivna fordon och laddinfrastrukturen.

*”Som det ser ut i dagsläget så har inte vi inom transportbranschen tillräckliga verktyg för att ställa om helt till elektriska fordon, räckvidden på lastbilarna är inte tillräcklig, även bristfällig elproduktion i området ”*

ÅKARE

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

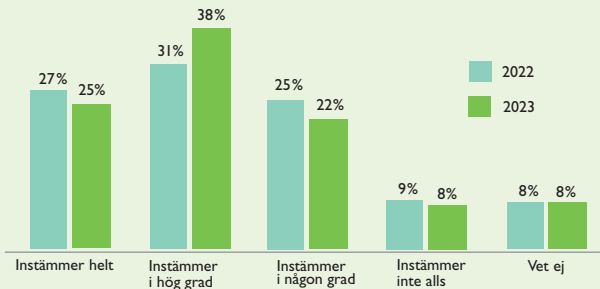


### **Transportbranschen förväntas fortsätta leda vägen mot en hållbar utveckling**

Över 60 procent av medlemmarna menar att branschen förväntas lösa en allt för stor del av klimatproblemen. Siffran ökar sedan förra mätningen och är hög oavsett vilken medlemskategori den svarande tillhör. Det innebär inte att branschen anser att de inte tar eller ska ta sitt ansvar. Det råder konsensus bland

medlemmarna om att det ligger ett stort ansvar på branschen att tackla de negativa effekterna av klimatförändringarna. Men transportbranschen är endast en del av helheten när det kommer till att skapa en hållbar utveckling, ansvaret ligger på alla samhällets aktörer. Transportsektorn klarar inte omställningen på egen hand.

### **Påstående: Transportbranschen förväntas lösa en för stor del av klimatproblemen**



### Fortsatt positiv inställning till eldrivna fordon

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

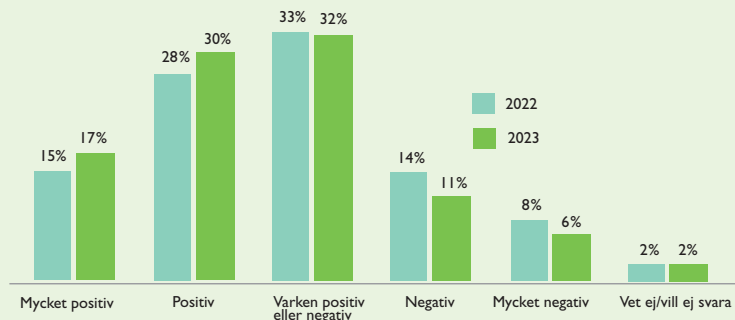
Av undersökningen framgår att 47 procent är antingen positiva eller mycket positiva till elektriskt drivna fordon. Det är en ökning från 43 procent förra året. Passagerartrafiken är i större utsträckning positiv till eldrivna fordon men godstrafiken har börjat knappa in. Vilket kan förklaras av att förutsättningarna ser annorlunda ut för stora delar av passagerartrafiken jämfört med godstrafiken. Inom godstrafiken ökar andelen positiva svar till 43 procent, jämfört med 36 procent förra året. Och de som

är negativa minskar från 28 procent förra året till 18 procent i år. Passagerartrafiken är trots det i stabil ledning med 49 procent som är positiva och 18 procent negativa, och är i det närmaste oförändrade sedan förra året.

*”Vi övergår gärna till elektrifierade lastbilar, när laddningsmöjligheterna och de ekonomiska förutsättningarna är hållbara för detta”*

ÅKARE

### Fråga: Vad är din inställning till eldrivna fordon?





## Öka satsningarna på laddinfrastrukturen

Bland medlemmarna råder samstämmighet kring att Sverige borde öka investeringar i laddinfrastrukturen. I årets undersökning svarar 88 procent att man vill se ökade satsningar på laddinfrastrukturen jämfört med 83 procent förra året, se kapitel 8. Medlemmarna inom passageratrafik är mest kritiska. Det är den del av de yrkesmässiga transportererna som idag har störst andel eldrivna fordon i sin fordonsflotta (t.ex. buss och taxi). Taxinäringen är i stor utsträckning beroende av publik laddinfrastruktur.

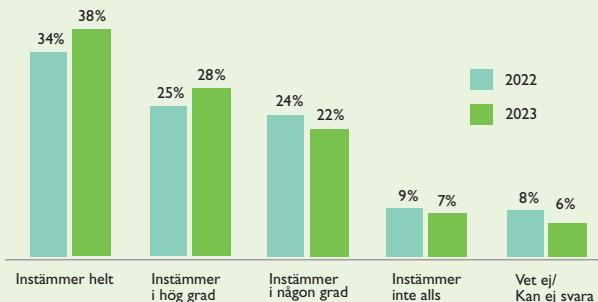
En samhällsförändring som kommer att påverka godstransportsektorn är den ökande e-handeln. Utvecklingen av e-handeln kan inte minst förväntas öka efterfrågan på fossilfria lätta lastbilar, en

fordonstyp som är vanlig för så kallade last-mile leveranser till slutkonsument. Utbyggd laddinfrastruktur längs med viktiga stråk och målpunkter kommer att spela en viktig roll när det kommer till att accelerera den gröna omställningen för alla medlemmar och särskilt för godstrafiken inom ramen för de olika trenderna som växer fram.

*"Laddning tar längre tid än att tanka diesel. I Norra Sverige med långa resor, så vill inte upphandlare betala för den extra tid det tar att ladda. Hur skall man då kunna köra t.ex. sjukresor med elbilar? Plus att laddinfrastrukturen är alldeles för dålig."*

TAXIÄKARE

## Påstående: Sverige borde satsa mer på infrastrukturen för laddning av elfordon



### **Försiktig positiv inställning till att elektrifiering av fordon leder till nya affärsmöjligheter**

Svag positiv utveckling när det kommer till att elektrifieringen skapar affärsmöjligheter för det enskilda företaget.

Undersökningen visar att det har skett ökning från 50 procent till 55 procent när det kommer till hur väl medlemmarna instämmer i påståendet ”elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter för mitt företag”. Det är dock fortsatt hög andel som är skeptiska till att det skapas nya affärsmöjligheter men de minskar i antal (från 43 procent till 35 procent). Detta tyder på en positiv utveckling där företagen har börjat uppleva nya affärsmöjligheter men att dessa inte är tillräckliga.

Inställningen till påståendet varierar också med företagsstorleken. Ju större företag, desto starkare är övertygelsen om att elektrifieringen skapar nya affärsmöjligheter för det egna bolaget.

Vi ser alltså en svagt positiv utveckling när det gäller relationen elektrifiering och affärsmöjligheter men det krävs mycket för att öka denna utveckling. Det måste vara ekonomiskt hållbart för företagen generellt och de mindre företagen i synnerhet att investera i elektriska fordon. I sammanhanget är

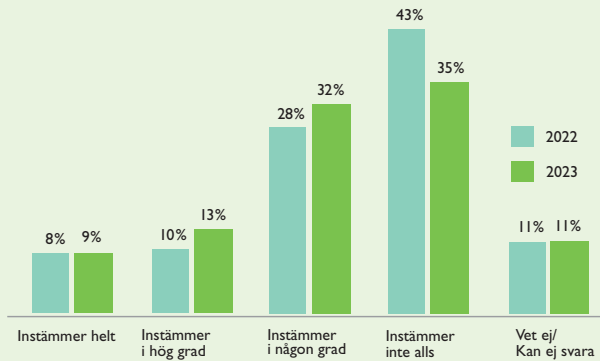
det även viktigt att lyfta fram kundernas kravställande på hållbara transporter i upphandling av transporttjänster.

Ett gott exempel på hur kunderna kan ställa konkreta hållbarhetskrav är genom Fair Transport som är en hållbarhetscertifiering för åkeriföretags arbete och utveckling vad gäller klimat och miljö, trafiksäkerhet och socialt ansvarstagande. Transparens är viktigt och de certifierade företagen redovisar öppet sitt arbete och redogör sin utveckling inom dessa områden. Alla certifierade företag blir löpande granskade av en oberoende tredjepartsgranskning och på så sätt säkerställs att hållbarhetsarbetet sker i enlighet med uppsatta krav och kriterier.

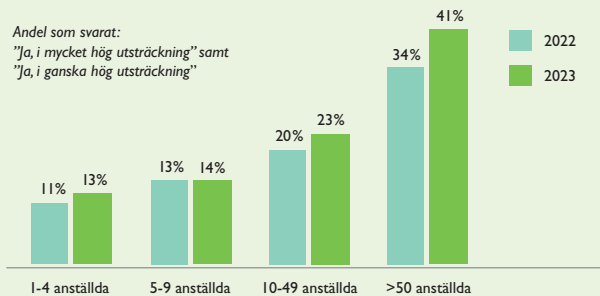
*”Finns för många frågetecken fortfarande, t ex hur gör man med kör och vilotiderna när man måste ladda? Kostnaden för infrastrukturen till laddning? Hur ska jag hämta hem affären när vi med oerhört hårt arbete kommer över noll idag?”*

ÅKARE

## Påstående: Elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter för mitt företag



Andel som svarat:  
"Ja, i mycket hög utsträckning" samt  
"Ja, i ganska hög utsträckning"



## 6. RÖSTER FRÅN BRANSCHEN

Hållbarhetsfrågan blir bara viktigare för transportsektorn. Det är budskapet från några aktörer inom transportbranschen vi pratat med. Men det krävs goda och långsiktiga förutsättningar för att omställningen ska lyckas.

*Det är avgörande med en politisk långsiktighet för en effektiv och hållbar omställning för transportnäringen.* Det anser Jessica Björkquist, E-mobilitetsansvarig på Scania, Hanna Melander, Hållbarhetschef på DB Schenker och Nicklas Johansson, vd och ägare av HÅJ Transporter som Transportföretagen talat med.

Om politiska initiativ ändras med kort varsel riskerar det att bromsa transportnäringens hållbarhetsarbete. Det kan exempelvis leda till att det blir olönsamt för åkeriföretag att satsa på innovation och hållbarhet om de politiska prioriteringarna ändras snabbt.

NICKLAS  
JOHANSSON, VD  
HÅJ TRANSPORTER

– Från politiskt håll saknar vi långsiktiga spelregler som är anpassad efter branschens förutsättningar, säger Niclas Johansson. Alla företag vill ställa om men förutsättningarna måste finnas och vid snabba beslut hinner vi

inte ställa om. Det är till exempel ett års leveranstid på en ellastbil.

Jessica Björkquist på Scania poängterar att det måste vara lönsamt för den enskilde aktören att satsa på hållbarhet.

JESSICA BJÖRQUIST  
E-MOBILITETS-  
ANSVARIG, SCANIA

– Man måste känna sig trygg i lösningen man går in med.

Kommer det att hålla? Kan jag livnära mig på detta de närmaste åren? Vad ska jag satsa på? Är det bara en fluga?

Åkeriföretagen styrs väldigt mycket av vad transportköparna ställer för krav. Om en transportköpare ställer krav på vad en hållbar transport ska innehålla måste företagen anpassa sig och jobba i den riktningen för att vara konkurrenskraftiga. Hanna Melander på Schenker lyfter den offentliga sektorns betydelse för en hållbar utveckling av transportsektorn.

HANNA MELANDER  
HÅLLBARHETSCHEF  
DB SCHENKER

– Landets kommuner och regioner har ett stort ansvar. Offentliga sektorn är normgivande när det kommer till hela samhällets hållbarhetsarbete och detta bör framgå mer konkret inom dess verksamheter. Här är det viktigt att

man tittar på helheten när det kommer till transportsäljarens hållbarhetsarbete. Alla aktörer har ett stort ansvar och det krävs goda samarbeten för att skapa en hållbar transportsektor.

Regeringen har varit tydlig med att vägen framåt stavas elektrifiering.

HANNA MELANDER  
HÅLLBARHETSCHEF  
DB SCHENKER

– Men det saknas laddinfrastruktur för den tunga trafiken,

det är en förutsättning för elektrifierade transporter, säger Hanna Melander. Infrastrukturen måste utvecklas och finnas på rätt ställen för att möjliggöra elektrifieringen och säkerställa att vi bibehåller en hög transporteffektivitet. Det är dessutom stora utmaningar för tyngre lastbilar som är betydligt svårare att elektrifiera i jämförelse med lättare lastbilar.

Det finns ett antal trender som transportsektorn måste förhålla sig till och ta höjd för. En sådan är den ökande e-handeln i vilken transporter spelar och kommer spela en än viktigare roll för att möta konsumenternas handelsmönster.

NICKLAS  
JOHANSSON, VD  
HÅJ TRANSPORTER

– Vi ser dock inte att det påverkar oss negativt, säger

Nicklas Johansson. Våra transporter åker sällan tomma, när vi har varit och lastat av varor har vi oftast en körning

i retur. För oss handlar det om att vara effektiva, e-handel eller inte e-handel. Vi samlastar och transportererna sker med fossilfria drivmedel.

Jessica Björkquist på Scania lyfter samhällsplaneringen som en viktig fråga att bevaka för transportsektorn.

JESSICA BJÖRQUIST  
E-MOBILITETS-  
ANSVARIG, SCANIA

– Flera städer börjar till exempel införa miljözoner i sina

stadskärnor, vilket kan vara positivt för omställningen till hållbara transporter. Men utan god framförhållning kan denna utveckling exkludera många som fyller en viktig funktion för städernas utveckling. Återigen handlar det om att skapa långsiktiga spelregler som ligger i linje med branschens utveckling.

– Det är viktigt att transportköparen tar sitt ansvar. De måste öka sina ambitioner och vara villiga att gå in i längre kontrakt med krav på hållbara transporter.



NICKLAS  
JOHANSSON,  
VD PÅ  
HÅJ  
TRANSPORTER



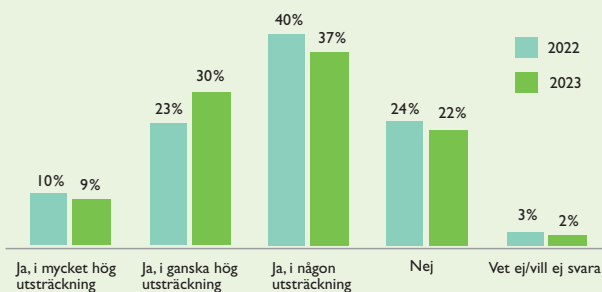
JESSICA  
BJÖRQUIST  
E-MOBILITETS-  
ANSVARIG  
SCANIA



HANNA  
MELANDER  
HÅLLBARHETS-  
CHIEF  
DB SCHENKER

## 7. UNDERSÖKNINGEN – GODSTRANSPORTER

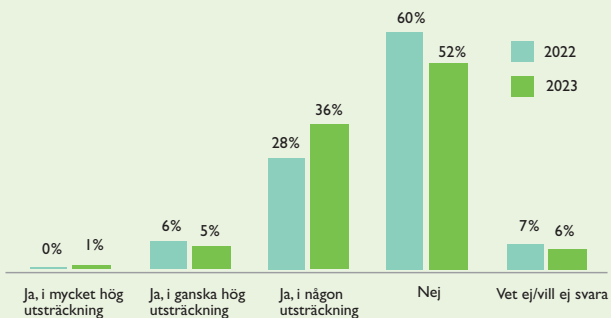
Fråga: Hur viktig är hållbarhetsfrågan i ert företag?



GODSTRAFIK



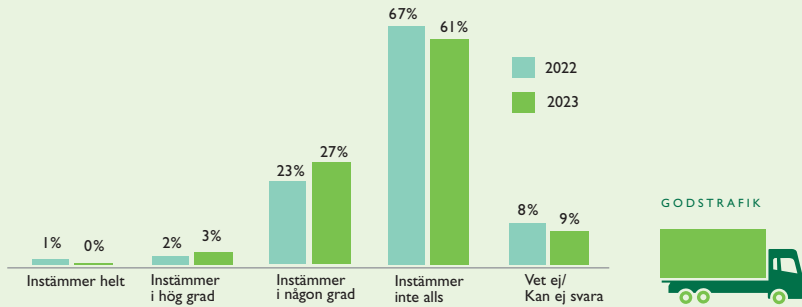
Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala extra för hållbara transportlösningar?



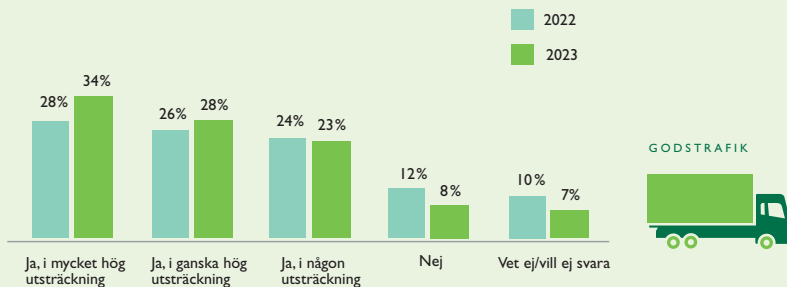
GODSTRAFIK



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



## Påstående: Sverige borde satsa mer på infrastrukturen för laddning av elfordon



## 7. UNDERSÖKNINGEN – GODSTRANSPORTER

Omvärldens förväntningar, både från politiken och kunderna, bidrar till att skapa ett större intresse för elfordon. En positiv trend är att transportföretag i allt högre utsträckning ser affärsmöjligheter i elfordon. De som inte alls ser någon affär i elfordon har också minskat kraftigt jämfört med förra året.

Här finns kanske den viktigaste faktorn till en lyckad omställning – företagare som ser en möjlighet till goda affärer och lönsamhet i omställningen.

### **Hinder och möjligheter - ellastbilar**

Av de tillfrågade medlemmarna uppger en dryg fjärdedel att de redan har köpt, eller planerar att investera i, en elektrifierad lastbil vilket är en ökning från förra årets femtedel. Vilken planeringshorisont medlemsföretagen avser framgår dock inte.

Även om andelen som redan har köpt eller planerar att investera i en elektrisk lastbil ökar jämfört med föregående års undersökning, finns det fortfarande ett antal hinder som avskräcker från köp. Den begränsade räckvidden, laddningsmöjligheternas begränsning samt kostnaden,

är de tre starkaste hindren. Även kundernas svaga betalningsvilja är ett hinder.

Fler svarar i årets undersökning att investeringskostnaden utgör ett hinder, jämfört med förra årets undersökning från 51 procent till 64 procent. En förklaring till ökningen skulle kunna vara att i och med att fler och fler åkerier överväger att investera i en eldriven lastbil blir de också medvetna om hur pass mycket mer en eldriven lastbil kostar. Det handlar om 2-3 gånger mer än en konventionell dieseldriven lastbil.

Samtidigt ser medlemmarna att elektrifierade lastbilar ger goda vinster för samhället. Hela 67 procent svarar att den största vinsten med elektrifieringen är att det är bra för miljön. ►

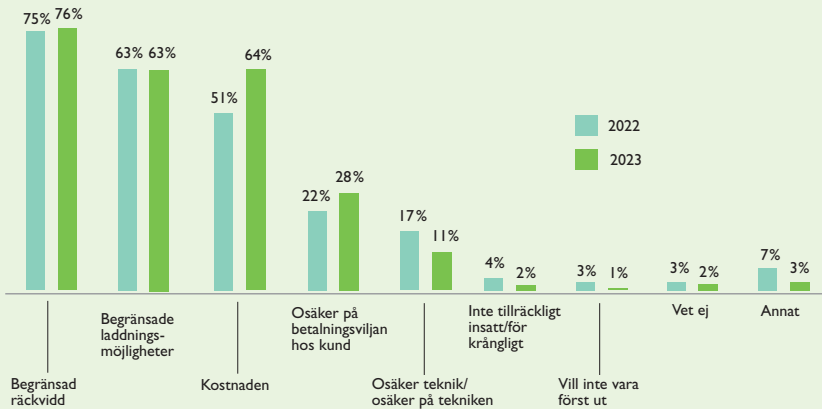
*”Den avgörande faktorn för omställning av fordonsmodell är främst att kunden, i synnerhet stat, offentlig sektor och kommuner blir tydligare i sina ”skall krav” i upphandlingarna och förstår att el-fordon kostar pengar, tyvärr. Dvs vågar ta steget”*

ÅKARE

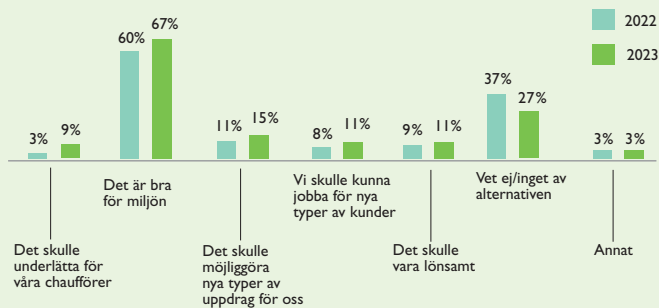


## Vilka hinder och vinster finns vid ett potentiellt köp av en elektrifierad lastbil och vilka är vinsterna?

### HINDER



### VINSTER



GODSTRAFIK

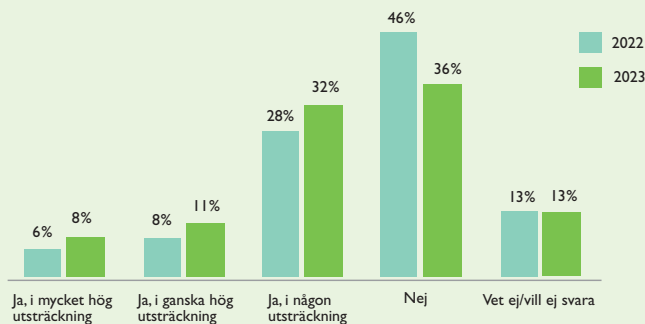


## 7. UNDERSÖKNINGEN – GODSTRANSPORTER

► Sammantaget tyder detta på att branschen har pekat ut tre tydliga hinder som står i vägen för den hållbara omställningen: laddmöjligheter, kundernas betalningsvilja och inköpspris. Transportbranschen har redan tagit ett

stort ansvar för att bidra till en hållbar utveckling men som undersökningen visar behöver beslutsfattare skapa goda förutsättningar för att den ska kunna lägga in ytterligare en växel.

### Påstående: Elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter för mitt företag



## 8. UNDERSÖKNINGEN – PASSAGERARTRAFIKEN

I årets undersökning är andelen som svarar att hållbarhet är mycket eller ganska viktig, i princip oförändrad jämfört med förra året.

I årets undersökning ser vi en minskning i andelen medlemsföretag som svarar att det finns betalningsvilja för hållbara transportlösningar. Från 39 procent förra året till 36 procent i år.

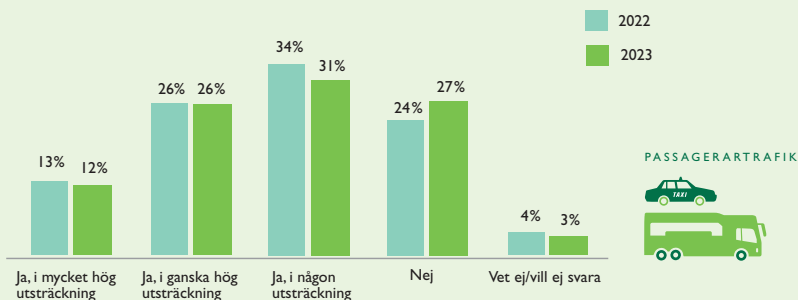
Det är färre i årets undersökning som instämmer helt eller i hög grad. Sannolikt beror minskningen på att regeringen tagit bort elbusspremien och att reseavdragsreformen inte genomförs samt att

anslagen till regionerna minskar.

Andelen som anser att transportbranschen förväntas lösa en för stor del av klimatproblemen är i princip oförändrad. Men andelen som inte alls instämmer i påståendet har minskat från 12 procent förra året till 6 procent i år.

I bussbranschen finns ett tusental bussar som är i trafik, det skulle kunna vara en förklaring till att företagen är väsentligt mer positivt inställd till elfordon än andra delar av transportnäringen. De bussarna kör också nästan uteslutande i den upphandlade trafiken. ►

### Fråga: Hur viktig är hållbarhetsfrågan i ert företag?

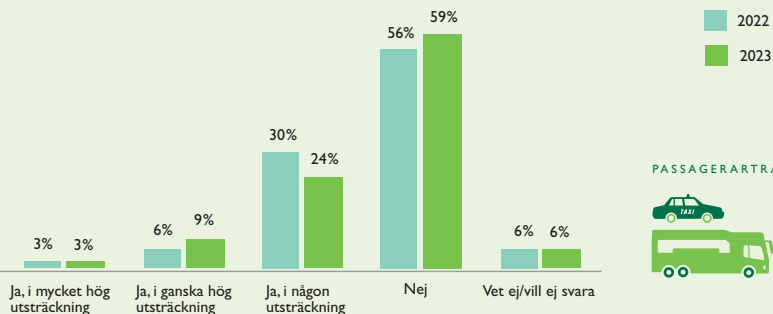


## 8. UNDERSÖKNINGEN – PASSAGERARTRAFIKEN

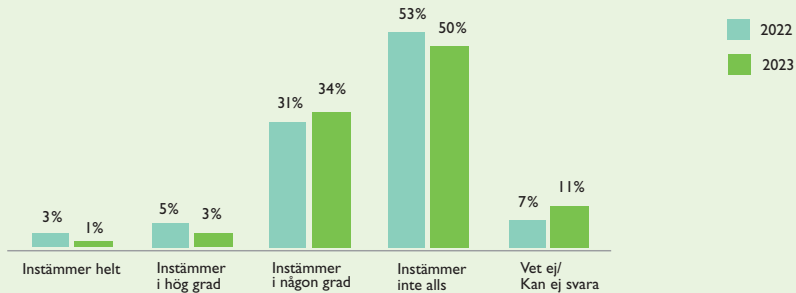
► 92 procent av medlemsföretagen anser att Sverige borde satsa mer på infrastrukturen för laddning av elfordon. Det är en mindre ökning från redan höga nivåer förra året. Det stämmer väl överens med att begränsade laddningsmöjligheter pekas ut som ett av de avgörande hindren för investering i elfordon.

I årets undersökning ser vi en minskning i andelen medlemsföretag som svarar att det finns betalningsvilja för hållbara transportlösningar. Från 39 procent förra året till 36 procent i år.

### Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala extra för hållbara transportlösningar?



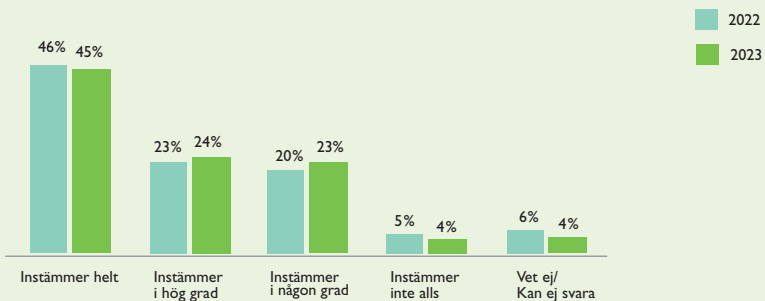
## Påstående: Politiken har gett transportbranschen tillräckliga verktyg för att ställa om till mer hållbara transporter



PASSAGERARTRAFIK



## Påstående: Sverige borde satsa mer på infrastrukturen för laddning av elfordon



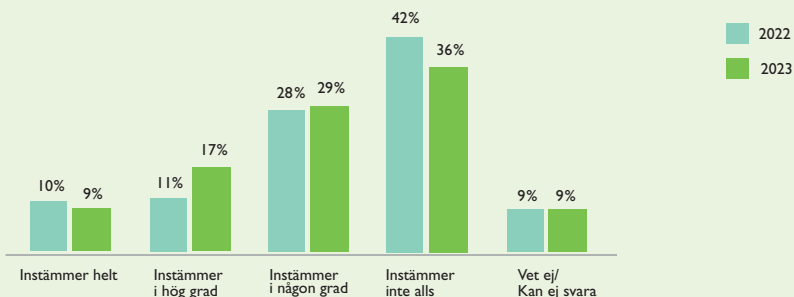
PASSAGERARTRAFIK



## 8. UNDERSÖKNINGEN – PASSAGERARTRAFIKEN

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

### Påstående: Elektrifieringen av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter för mitt företag



PASSAGERARTRAFIK



## 9. UNDERSÖKNINGEN – HAMNAR

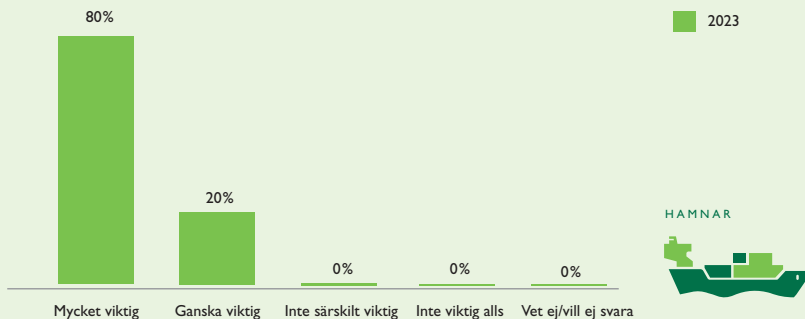
Undersökningen visar att hållbarhetsfrågan är viktig för hamnarna. Hela 80 procent har svarat att den är ”mycket viktigt” och 20 procent har svarat att den är ganska viktig.

Majoriteten har svarat att kunderna är villiga att betala extra för hållbara transportlösningar. Hela 70 procent har svarat ”ja, i någon utsträckning” medan en liten andel svarat ”nej”.

Inställningen till eldrivna fordon är väldigt positiv bland medlemmarna. 80 procent av de tillfrågade anser att elektrifierade fordon är bra.

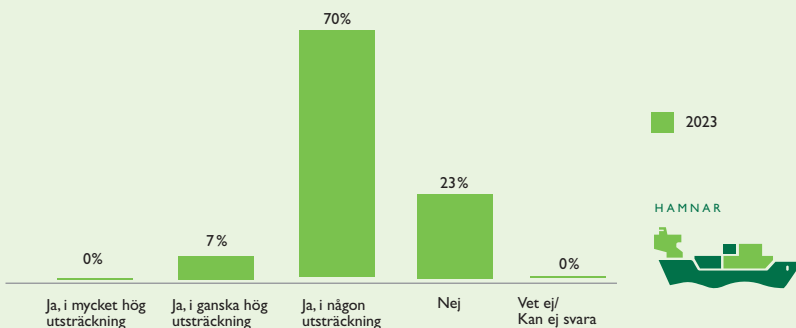
Allt fler företagare vill se en mer offensiv satsning på infrastruktur för laddning. 80 procent av de tillfrågade instämmer i påståendet.

### Fråga: Hur viktig är hållbarhetsfrågan för ert företag?

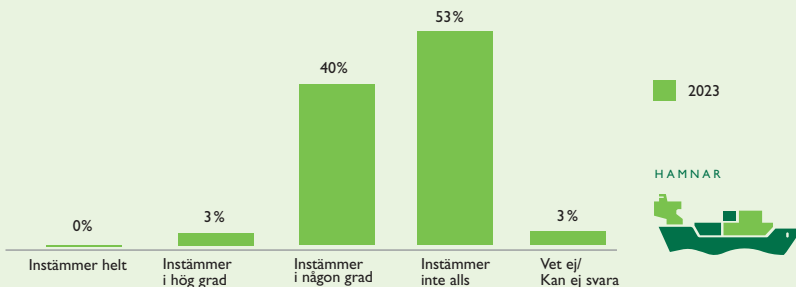


## 9. UNDERSÖKNINGEN – HAMNAR

**Fråga: Upplever ni att era kunder är villiga att betala extra för hållbara transportlösningar?**

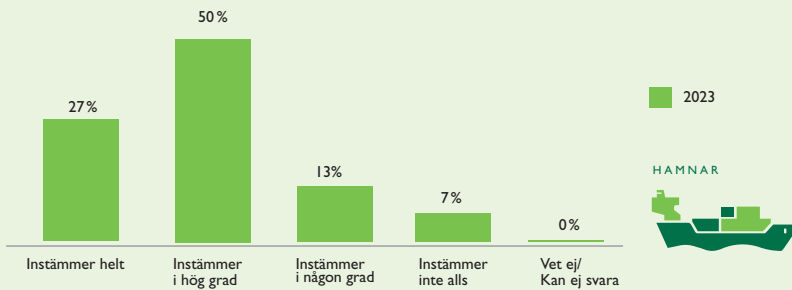


**Påstående: Politiken har gett transportbranschen tillräckliga verktyg för att ställa om till mer hållbara transporter**

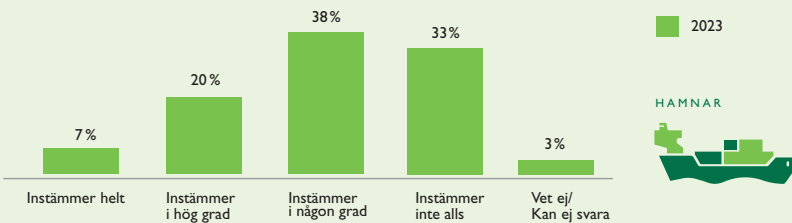




## Påstående: Sverige borde satsa mer på infrastrukturen kring laddning av elektriska fordon



## Påstående: Elektrifiering av fordon kommer att leda till nya affärsmöjligheter för mitt företag



## 10. REFERENSER

### Detta är Transportföretagen

Transporter är samhällets blodomlopp. Våra medlemmars betydelse för tillväxt och välfärd i Sverige kan inte nog framhållas. Därför arbetar vi för att skapa goda förutsättningar för transportnäringen och att på så sätt medverka till välfärd och hållbar tillväxt för alla. För att stödja branschernas verksamhet och utveckling arbetar vi för att skapa stabila och konkurrenskraftiga regler. Genom att teckna kollektivavtal och påverka politiska beslut stödjer vi våra medlemmar och deras behov för att skapa ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart samhälle.

Transportföretagen är en medlemsorganisation inom Svenskt Näringsliv. Vi representerar sju branscher som alla bidrar till samhällsutvecklingen. Våra medlemsförbund är:

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

### Om undersökningen

I årets totalundersökning har 1087 medlemmar svarat på frågor. Den totala svarsfrekvensen för undersökningen ligger på 13 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 2023.

I grupperingen ”alla” redovisas samtliga svar.

De två största segmenten inom transportföretagen är godstransporter och passagerartransporter, därför redovisas de separat.

Även hamn redovisas separat, då de har en hög svarsfrekvens – närmare 50 procent.

## Referenser

- 1) Kågeson, 2021  
Översiktlig analys av  
förutsättningarna för transport-  
sektorns elektrifiering:  
<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/transportforetagen/oversiktlig-analys-av-forutsattningarna-for-transporternas-elektrifiering.pdf?ts=8d9fdb3423a280>
- 2) Mobility Sweden  
Statistikdatabas, filtrering på lastbilar  
<= 3,5 ton (lätta lastbilar):  
<https://mobilitysweden.se/statistik/databas-nyregistreringar>



## KONTAKT

Tina Thorsell,  
samhällspolitisk chef  
[tina.thorsell@transportforetagen.se](mailto:tina.thorsell@transportforetagen.se)

[www.transportforetagen.se](http://www.transportforetagen.se)  
[info@transportforetagen.se](mailto:info@transportforetagen.se)

**TRANSPORTFÖRETAGEN**