



Omställningsrapporten 2025

→ En lägesrapport om omställningen
av den svenska fordonsflottan

6 viktiga "take aways"

från Omställningsrapporten

1

Hälften av elbilsägarna upplever inte räckviddsångest.

2

73 procent av bensen/dieselförarna anser att priset är den främsta anledningen till att inte skaffa elbil.

3

35 procent tror att majoriteten av bilarna blir eldrivna först efter 2035.

4

Nästan alla elbilsförare anser att det är viktigt att yrkestrafiken övergår till fossilfria alternativ.

5

Två av tre åkerier bedömer att betalningsviljan för fossilfria transporter hos transportköpare är låg.

6

Tre av fyra åkerier upplever att deras verksamhet kommer kunna bli helt fossilfri i framtiden.

En hållbar vägtrafik kräver tydliga åtaganden och uthållighet

Den svenska omställningen är i mycket stor utsträckning omvärldsberoende, och omvärlden har förändrats kraftigt sedan förra årets rapport. Detta gäller inte minst klimat- och miljöfrågorna, vilket förstärker debatt och förslag som rör elektrifieringen i Sverige. EU tycks öppna för en mer pragmatisk syn, där implementeringen av klimat- och miljömålen behöver ta hänsyn till både medborgarnas privatekonomi och nya politiska prioriteringar. Bakgrunden är låg tillväxt och innovationstakt, inte minst i bilindustrin som idag sysselsätter 14 miljoner människor.

På kort sikt råder därför viss osäkerhet om hur klimat- och miljöpolitiken kommer att utformas, men att elektrifieringen av vägnätet är avgörande för klimatmålen råder det fortsatt stor enighet om. Transportsektorn står alltså för en tredjedel av landets växthusgasutsläpp. Och miljömålen står fast.

Att miljö- och klimatdebatten nu sätter så stort fokus på hur vanligt folk har det och lyfter lika mycket utmaningar som möjligheter, är i grund och botten både sunt och hoppfullt. Det är ju först när du, jag och alla vi känner är med på tåget som en verklig omställning kan ske.

Det är kanske också den viktigaste lärdomen från omvärlden just nu – att lyssna in konsumenterna.

Att omvärlden förändras är med andra ord inget som vi bör vara oroliga över. Att lyssna på kunder är ju Circle K:s DNA. Vi skannar av kundönskemål varje dag från en kvarts miljon privat- och yrkestrafikanter på våra 760 stationer.

När det gäller val av bil så är priset avgörande, även om elbilen har mycket som kunder värdesätter. Detta blir tydligt i de data och de intervjuer som ligger till grund för årets rapport. Det är en huvuduppgift att förstå hur våra kunder ser på nyttan och effekten av elektrifieringen och mer konkret, vilka frågor vi på Circle K kan stötta i för att förenkla deras hållbara fordonsval.

Framtiden väntar inte på någon och vi kan tydligt se vad som måste göras. Vi på Circle K fortsätter vår resa för att göra den gröna omställningen möjlig på våra vägar. Så har vi gjort under många år och vi har inga planer på att dra ned på takten, tvärtom!

Jeremy Knights, vd Circle K



Framtiden väntar inte på någon, och vi kan tydligt se vad som måste göras.



Innehåll

- | | | | | | |
|----|--|----|---|----|--|
| 6 | Fordonsflottans förändring – en spegel av Sveriges omställning | 16 | Intervju. "Jag har aldrig mött någon som vill gå tillbaka till bensen eller diesel när de kört elbil" | 24 | Rullar vi åt rätt håll? Branschens syn på omställningen |
| 10 | Bilval i förändring. Så ser svenska bilägare på framtidens transport | 19 | Intervju. "Det viktigaste är inte när elbilarna är flest, utan när vi kör mer på el än på fossila bränslen" | 27 | Intervju. "Tekniken finns redan – nu handlar det om att få helheten att fungera" |
| 14 | Elbil i vardagen – Vad fungerar och vad fungerar inte? | 22 | Yrkestrafikens omställning – nuläge, utmaningar och vägen framåt | 28 | Intervju. "Det är naivt att tro att företag frivilligt sätter vinsten åt sidan för att vara lite godare" |

Privatmarknad



Med nästan fem miljoner personbilar i trafik i Sverige har privatpersoners val av fordon stor påverkan på hur snabbt utvecklingen går. Även om el- och hybridbilar ökar i antal, dominerar fortfarande bensin- och dieselfordon i bilflottan.

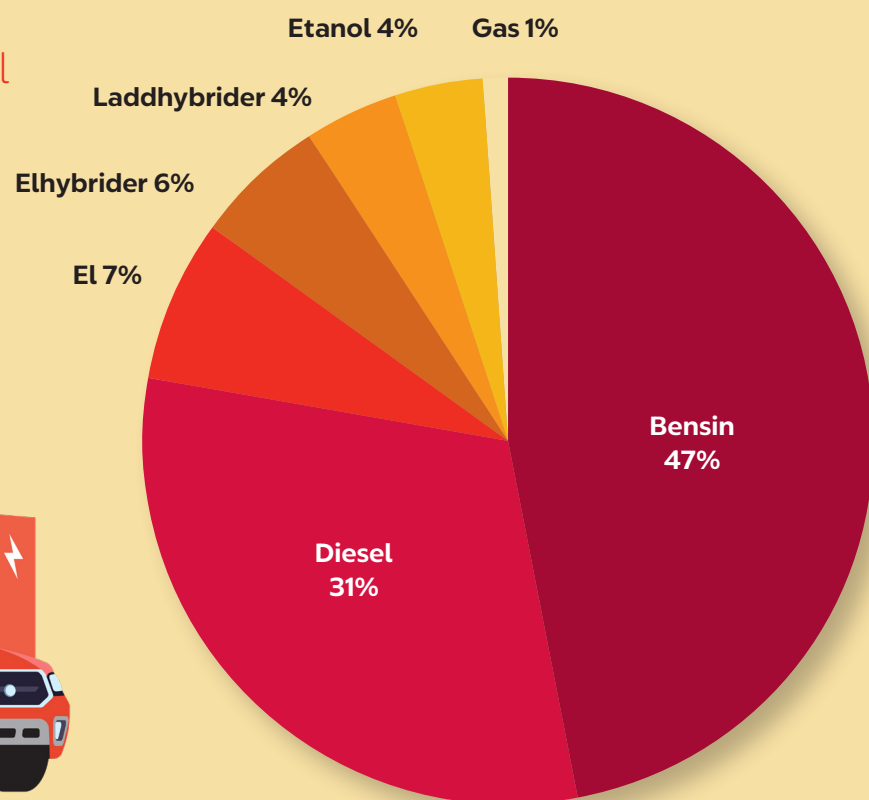
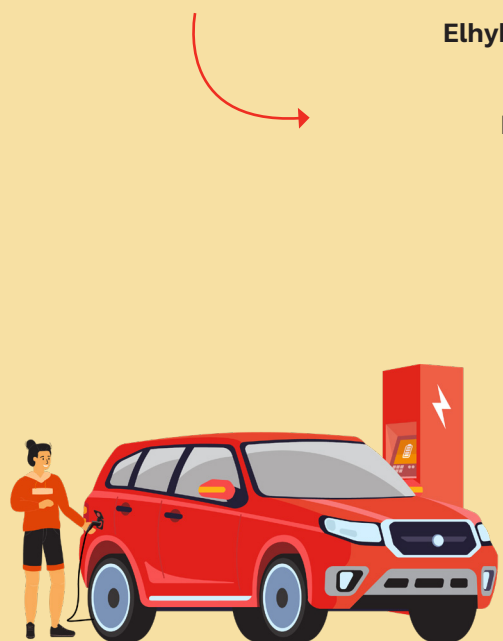
I detta kapitel undersöker vi hur svenska bilägare resonerar om drivmedel, vilka faktorer som påverkar deras val och vilka hinder och möjligheter som finns i omställningen. Kapitlet bygger på resultat från en omfattande Sifo-undersökning samt intervjuer med experter.

SIDORNA 4-15 >>





Andel personbilar i trafik efter drivmedel – 2024



Källa: Fordon i lån och kommuner 2024, Trafikanalys, 2025-02-13.



Fordonsflottans förändring – en spegel av Sveriges omställning

Sveriges fordonsflotta befinner sig i mitt i en omställning. Elektrifieringen har tagit fart, men utmaningarna är fortfarande många. De senaste åren har vägtrafiken stått för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp – en siffra som ligger kvar på samma nivå även i år. Samtidigt har utsläppen från inrikes transporter minskat långsamt, knappt en procent under 2024.

En rapport från Trafikanalys om Sveriges fordonsflotta visar att det vid slutet av 2024 fanns knappt 5 miljoner personbilar i trafik, en marginell ökning från året innan. Den stora majoriteten drivs fortfarande av bensin och diesel, men en tydlig trend går att urskilja – elektrifieringen växer, även om takten är ojämn. Mer än 600 000 bilar var laddbara vid årsskiftet, vilket motsvarar en ökning på cirka 14 procent från året innan.

Förändrade förutsättningar för elbilar och privatleasing

Privatleasing har varit en viktig drivkraft bakom elektrifieringen av bilflottan för privatpersoner, enligt en rapport om elektrifierade fordon från Trafikanalys, men nu har trenden börjat vända. Med höga räntor och en slopad klimatbonus har leasing av elbilar blivit dyrare,



Mikael Levin

vilket lett till att fler återgått till bensindrivna alternativ. Samtidigt ser man en växande försiktighet på marknaden. Vissa är beredda att ta steget mot eldrift, men många är mer tveksamma och väljer att avvakta menar Mikael Levin, utredare på Trafikanalys.

— Det vi ser är att laddhybrider klarat sig bättre när bonusen försvann, medan elbilar blivit dyrare och därmed mindre attraktiva, särskilt inom privatleasing. Vi såg en kraftig ökning av privatleasing av elbilar när det fanns förmånliga kampanjer, men nu har privatleasingen mer än halverats och fler väljer bort elbilen helt. Det gör att utvecklingen stannat av något och att det kan behövas nya typer av stöd för att få fler att ta steget, särskilt för hushåll med mindre resurser. Här pågår det ett arbete av Naturvårdsverket för att ta fram ett förslag för en elbilspremie under året, riktad mot glesbygdsboende och hushåll med mindre resurser, säger Mikael Levin.

Laddinfrastruktur

Laddinfrastrukturen i Sverige består av både publika och icke-publika laddare, som fyller olika behov beroende på var och hur elbilar används.

Icke-publika laddare, som finns i hemmet eller på arbetsplatser, används av privatpersoner och är inte tillgängliga för allmänheten. De har en laddeffekt på upp till 22 kW och kräver laddning under en längre tid, exempelvis över natten eller under arbetsdagen. Det finns ingen exakt statistik över hur många sådana laddare som finns i Sverige, men enligt Energimyndigheten utgör de en majoritet av laddpunkterna i landet.

Publika laddare, som är öppna för allmänheten, finns bland annat vid drivmedelsstationer, köpcentrum och parkeringar. Dessa har ofta högre effekt för att möjliggöra snabbare laddning – något som är avgörande vid längre resor och för att minska köbildning. Alla publika laddare över 50 kW räknas som snabbladdare, och längs de svenska vägarna finns det även ultrasnabba alternativ med effekt upp till 400 kW.

Utvecklingen går framåt när det kommer till laddinfrastrukturen. Enligt Energimyndigheten har antalet fordon nästan tredubblats de senaste åren – och det finns idag ett nästan

heltäckande nät av snabbladdare för personbilar. Det finns idag nästan 7000 publika laddstationer med över 48 000 laddplatser. Samma tid förra året var det betydligt färre, ungefär 5000 publika laddstationer med 35 000 laddplatser.

— Den publika laddinfrastrukturen har kommit väldigt långt, framför allt i södra Sverige. Där får man intrycket att ruttplanering knappt behövs när man kör elbil – det räcker att stanna vid Circle K eller andra stationer som byggt ut tillräckligt med laddare. I norra Sverige, särskilt i inlandet, ser det annorlunda ut, men även där finns det numera snabbladdare på mindre orter. Med viss planering verkar det som att man klarar sig ganska bra i majoriteten av landet, säger Mikael Levin.

Men trots en stor ökning av antalet laddplatser i Sverige är det inte helt i linje med den rekommendation som EU har satt upp om max 10 bilar per laddplats. Statistik från Riksförbundet Sverige visar att det i början av förra året saknades ungefär 26 000 laddpunkter – en siffra som idag har minskat och ligger på ungefär 22 000. Även om det är färre laddplatser per bil än EU:s rekommendation, har Trafikverkets

utbyggnad fokuserat på det prioriterade vägnätet. Det innebär att det idag finns snabbladdningsstationer för personbilar inom tio mils avstånd i nästan hela Sverige.



Den publika laddinfrastrukturen **har kommit väldigt långt**, framför allt i södra Sverige.



Hur står sig Sverige i elektrifieringsracet?

Under många år har Sverige legat i framkant när det gäller andelen laddbara bilar i Europa enligt Trafikanalys rapport om elektrifierade fordon, men den positionen är inte längre lika självklar. Andra länder satsar alltmer på elektrifiering, medan tillväxttakten i Sverige har saktat in.

Rapporten visar att Norge fortsatt är världsledande – där var nästan 9 av 10 nyregistrerade bilar under 2024 elbilar. Island ligger tätt bakom och Danmark, där andelen elbilar i nyregistreringen har ökat med 27 procentenheten från 2022 till 2024, har nu passerat Sverige. En viktig faktor är att vissa länder har behållt eller infört nya stöd för elbilar, medan Sverige har valt en annan väg. Med förändrade ekonomiska förutsättningar blir det tydligt att omställningen är beroende av både politiska beslut och marknadsdynamik.

”

Sveriges **utsläpp av växthusgaser ökade** under år 2024.

— Danmark har gått om Sverige i elbilsförsäljningen under 2024, med en elbilsandel just över 50 procent. Samtidigt har Norge under lång tid legat långt före övriga europeiska länder och har nu en elbilsandel över 90 procent för nya personbilar. En viktig skillnad är Norges skattesystem. De har sedan länge haft hög moms på alla nya bilar, inte bara elbilar, som ett sätt att reglera nybilsmarknaden. När man sen ville gynna de som köpte elbil så var det momsen man reglerade, genom att sänka eller ta bort den helt, snarare än att införa en bonus. Norge har också använt andra incitament för att få fler att välja elbil, som att man får köra i kollektivtrafikfiler och ej behöver betala vägavgifter, vilket har gjort det mer fördelaktigt att både köpa och äga en elbil, säger Mikael Levin.

Framtiden - vad krävs för att nå målen?

Transportsektorn har en betydande del i den globala klimatpåverkan och på flera nivåer – globalt, inom EU och nationellt i Sverige – har målsättningar satts upp för att denna påverkan ska minskas. Centralt i målsättningarna är en minskning av utsläpp. På nationell nivå finns det en målsättning om att inrikes transporter ska minska sina utsläpp med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivåer, enligt Sveriges klimatlag.

Men med bara fem år kvar växer osäkerheten om vi rör oss i rätt riktning. I den senaste mätningen från Naturvårdsverket har utsläppen minskat med 34 procent vilket innebär att tempot i omställningen behöver öka för att målet ska vara inom räckhåll. I Klimatpolitiska rådets rapport 2025 konstaterar de att Sveriges utsläpp av växthusgaser ökade under år 2024 och gör bedömningen att målet för inrikes transporter inte kommer att nås och inte heller det nationella utsläppsmålet för 2030.

På EU-nivå har Europaparlamentet antagit en uppdaterad klimatlag med skärpta krav för att minska utsläppen från transportsektorn. Som en del av detta ska utsläppen från nya personbilar successivt minska med 55 procent till 2030, med målet att nå klimatneutralitet senast 2050. Samtidigt har man påbörjat förhandlingar för att skärpa takten och under våren 2025 ska EU presentera ett förslag på en 90 procentig minskning av utsläpp 2040. För att driva på omställningen ytterligare har EU tidigare beslutat att från 2035 sätta stopp för försäljningen av nya bensin- och dieslbilar. Men nu ska denna fråga utredas igen.

Nytt för i år är EU:s nya Euro 7-krav, som träder i kraft 1 juli 2025 och innebär hårdare regler för utsläpp från bilar, lastbilar och bussar. Det handlar inte bara om begränsningar av avgaser, utan även om partiklar från bromsar och däck. Dessutom ställs högre krav på batteriers livslängd – efter 10 000 mil och fem år ska ett elbilsbatteri ha kvar minst 80 procent av sin ursprungliga kapacitet, och efter åtta år eller 16 000 mil får kapaciteten inte understiga 72 procent – detta ställer ännu högre krav på fordonstillverkarna.





Bilval i förändring

Så ser svenska bilägare på framtidens transport

För att ta reda på hur svenska bilägare ställer sig till omställningen och elbilar överlag har Verian genomfört en undersökning via den slumpmässigt rekryterade onlinepanelen, Sifopanelen. Undersökningen genomfördes under 4–12 februari 2025 och omfattade totalt 4 412 respondenter i åldrarna 18–79 år. Respondenterna är en mix av bensin/diesel-, hybrid- och elbilsägare. Några utvalda frågor har även ställts till svenskar som ej har tillgång till bil eller körkort.

Hur ser svenskarna på eldrift i relation till bensin och diesel? Vad avgör beslutet vid nästa bilköp? Och vilka hinder behöver övervinnas för att omställningen ska kunna ske i den takt som krävs? Resultaten visar att många redan tagit steget – men också att ekonomiska och praktiska faktorer fortsatt spelar en avgörande roll.

”

Resultaten visar att **många redan** tagit steget.

Fossilt, hybrid eller el – vad väljer bilägarna nu och i framtiden?

När man som bilägare ska köpa en ny bil är det många faktorer som spelar in – vilket behov man har i sin vardag och tidigare erfarenheter spelar troligtvis stor roll. När det kommer till att välja bil utifrån drivmedel ser vi dock att det skiljer sig åt beroende på vilken bil man kör idag.

Elbilsägare är de som är mest nöjda med sitt val av bil idag (97 procent) och även de som i störst utsträckning kommer välja samma drivmedel även vid nästa bilköp, hela 82 procent kommer att välja elbil igen. Av de som funderar på annat drivmedel är det hybridbil som lockar mest (7 procent) och bensin/dieselbil som lockar minst (3 procent).

Även bland hybridbilsägarna är nöjdheten hög, 94 procent, och en majoritet kommer fortsatt vara lojala till eldrivet i någon form: varannan person (53 procent) planerar att fortsätta med hybrid, medan nära var fjärde (23 procent) siktar på en ren elbil vid nästa byte. Endast 8 procent av hybridbil-ägarna planerar att byta till bensin- eller diesel driven bil.

Diesel/bensinbilsägare är mer

splittrade, även om en majoritet är nöjda med sitt nuvarande drivmedel (83 procent). Liksom med el- och hybridbilsägare kan man se att det finns en lojalitet till samma drivmedel även till nästa köp men i betydligt lägre utsträckning. En tredjedel (32 procent) funderar på att även vid nästa köp köpa en bensin/dieselbil, men det finns ett intresse även för hybrid (24 procent) och el (12 procent). Man kan tydligt se att osäkerheten är större bland just bensin/dieselbilsägare – nästan var fjärde (23 procent) vet ännu inte vad de kommer att välja. Samtidigt säger en av tio (9 procent) bensin/dieselbilägare att de inte kommer att köpa en ny bil överhuvudtaget.

Oavsett drivmedel finns det en tydlig tendens att bilägare håller fast vid sitt nuvarande val vid nästa bilköp. Samtidigt är osäkerheten större bland de som idag kör bensin/dieseldrivna bilar, där en betydande andel ännu inte har bestämt sig för framtiden. Frågan är hur detta påverkar inställningen till elbilar i ett bredare perspektiv – och om det finns en ökad acceptans eller fortsatt skepsis utanför den egna erfarenheten.



Är elbil det självklara valet för framtiden?

Det är tydligt att de som redan kör elbil är lojala till sitt val, och att få planerar att byta till något annat drivmedel. En lojalitet till eldrivet i någon utsträckning syns även bland de som har en hybridbil idag. Men hur ser den generella inställningen ut till eldrift bland bilägare idag, när man inte enbart refererar till det egna valet utan mer generellt?

När bilägare får frågan om deras inställning till elbilar överlag ser man liknande tendenser som när de frågas om sitt nästa köp – bensin/dieselbilägare är mest skeptiska och elbilsägare mest positiva. Så många som en tredjedel av bensin/dieselbilsägare är negativt

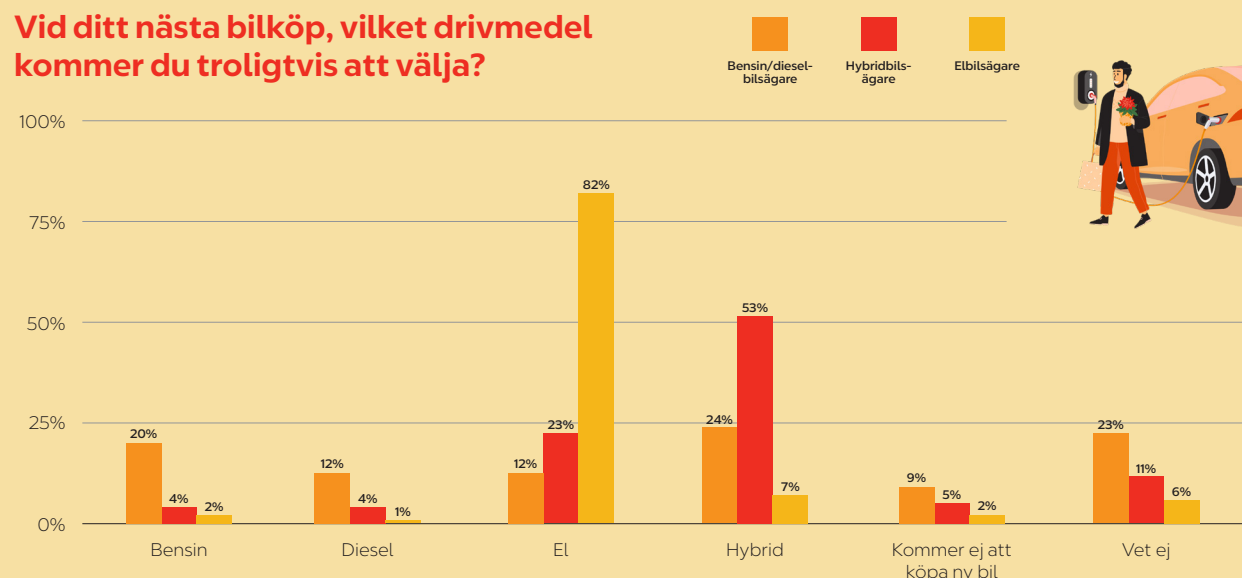
inställda till elbilar, där äldre (56–79 år) är mest skeptiska (37 procent). Men trots en skepticism är nära varannan (47 procent) positivt inställd, där yngre bensin/dieselbilsägare (18–34 år) sticker ut som mest positivt inställda (60 procent).

Att i stort sett alla elbilsförare (96 procent) är positivt inställda till elbilen är föga överraskande. Däremot är det mer än var femte hybridbilsägare (22 procent) som är negativt inställd till rena elbilar, även om en majoritet, 66 procent, är positiva. Manliga hybridbilsägare är mer negativa än kvinnliga, var fjärde man (25 procent) respektive var sjätte kvinna (17 procent) uppger detta.

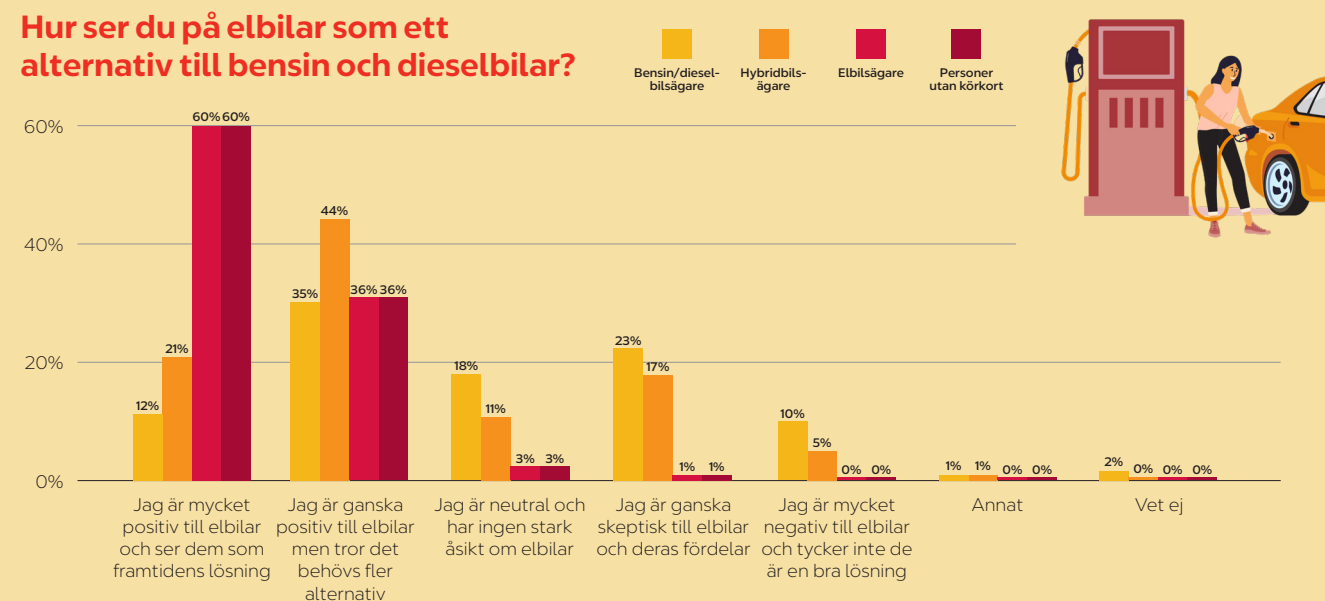
Bland bensin/dieselbilsägare och hybridbilsägare är det många av de som är positiva till elbilen som också tror att det behövs fler alternativ än enbart elbilar, där elbilsförare är mer övertygade om att det är just elbilarna som är framtidens lösning. Även bland de som inte har körkort finns det en övergripande positiv bild av elbilar som en framtida lösning ensam, eller tillsammans med andra alternativ (62 procent).

Samtidigt som elbilsägare är övertygade om sitt val finns det fortfarande en viss tveksamhet bland de som ännu inte gjort bytet. Frågan är vad som krävs för att fler ska känna sig trygga med att ta steget till elbil – och vilka faktorer som spelar störst roll i deras beslut.

Vid ditt nästa bilköp, vilket drivmedel kommer du troligtvis att välja?



Hur ser du på elbilar som ett alternativ till bensin och dieselbilar?





Ekonomi, klimatpåverkan och laddinfrastrukturen påverkar bilägarna

För att göra ett byte till elbil väger ekonomiska faktorer tungt hos bilägarna, både som en drivkraft och som ett hinder. Men det handlar inte bara om priset på bilen – även laddinfrastrukturen och andra praktiska faktorer påverkar besluten.

I förra årets rapport framkom det tydligt att pengar var den viktigaste faktorn för bensin/dieselbilsägare kopplat till att byta till elbil. Det var både den största anledningen till att man ville byta, för att hålla nere kostnaden för drivmedel, samtidigt som det var det största hindret då många ansåg det vara för dyrt i inköp. Även i år kan vi se att det är de ekonomiska faktorerna som styr mest i båda avseendena, även om det skett lite förändringar i procentenheter och andra anledningar.

Om vi börjar med vad man ser som viktiga argument för att övergå till eldrift från bensin/dieselbilsägare är det att hålla nere kostnaden för drivmedel (69 procent), att ha en lägre klimatpåverkan (65 procent) samt att man inte tror att det kommer finnas annat än elbilar att köpa i framtiden (53 procent). Även förra året var detta de tre största anledningarna, men andelen som svarar respektive alternativ har ökat – kostnaden har ökat med tio procentenheter, klimatpåverkan med sex procentenheter och att det inte kommer finnas något alternativ har ökat med fyra procentenheter.

En liknande trend ses bland bensin/dieselbilsägare för att inte byta till elbil. Priset är den främsta anledningen till att inte skaffa elbil (73 procent), följt av dåliga laddmöjligheter längs vägarna (48 procent) och att man tycker att elbilar klarar kyla dåligt (40 procent). Det är en viss förändring sedan förra året – att elbilarna är dyrare att köpa är fortsatt den största anledningen följt av dåliga laddmöjligheter. Tredje anledningen har dock ändrats från att förra året vara att man ej kan ladda hemma (34 procent) – 2024 var det 31 procent som angav kyla som argument.

”
För att göra ett byte till ren elbil **väger ekonomiska faktorer tungt hos bilägarna**, både som en drivkraft och som ett hinder.

Nytt för i år är att även hybridbilsförare har fått frågan, eftersom det är tydligt att det även där skiljer sig om man vill övergå till helt eldriven bil eller fortsätta med en kombination av drivmedel. Liksom bensin/dieselbilägare är det att hålla nere kostnaden (74 procent), lägre klimatpåverkan (71 procent) och att man inte tror att det kommer finnas alternativ

till ren elbil på sikt (48 procent). Det finns även likheter i argument för att inte byta till elbil, men där procentandelarna skiftar – kostnaden för att köpa elbil (66 procent), att man tycker det finns dåliga laddmöjligheter längs vägarna (61 procent) och att elbilar fungerar dåligt i kyla (43 procent).

Kvinnor värderar klimatpåverkan – män vill spara pengar

För både bensin/dieselbilsägare och hybridbilsägare kan man se tydliga skillnader mellan könen. Kvinnor lyfter klimataspekten i betydligt högre utsträckning än män som ett huvudargument för att skaffa elbil, något som var tydligt även förra året bland bensin/dieselbilsägare (2024: män 52 procent, kvinnor 66 procent). I årets undersökning är gapet något mindre, men procentsatsen högre för båda – 60 procent av männen väljer klimatpåverkan och 70 procent av kvinnorna.

Bland hybridbilsägare är skillnaden ännu större mellan könen, och klimatpåverkan är kvinnors primära huvudargument till att skaffa en ren elbil. Hela 84 procent av kvinnor uppger lägre klimatpåverkan som anledning, och 61 procent bland männen. Bland både bensin/dieselbilsägare och hybridbilsägare är det den största anledningen bland kvinnor medan mäns primära anledning i stället är att hålla nere kostnaden för drivmedel.

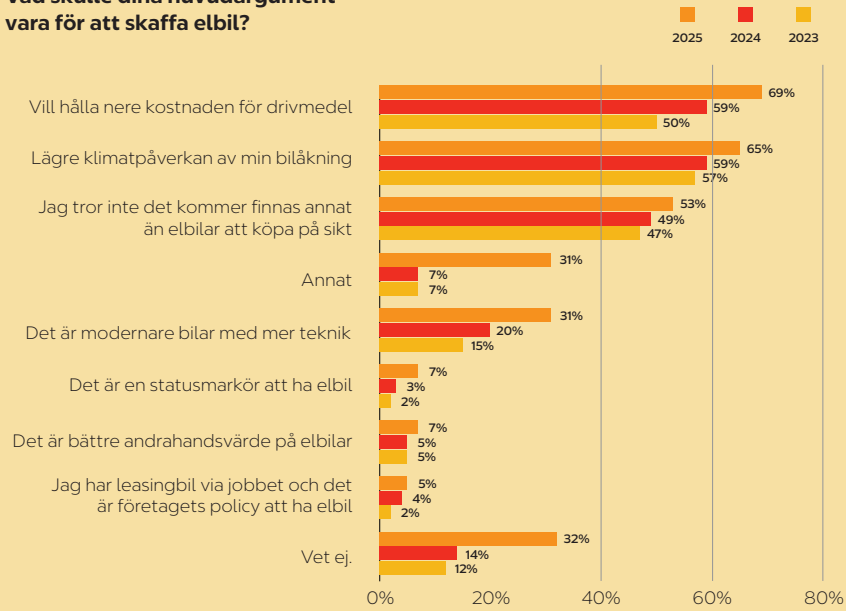


Elbilsägare mest medvetna om sin energiförbrukning

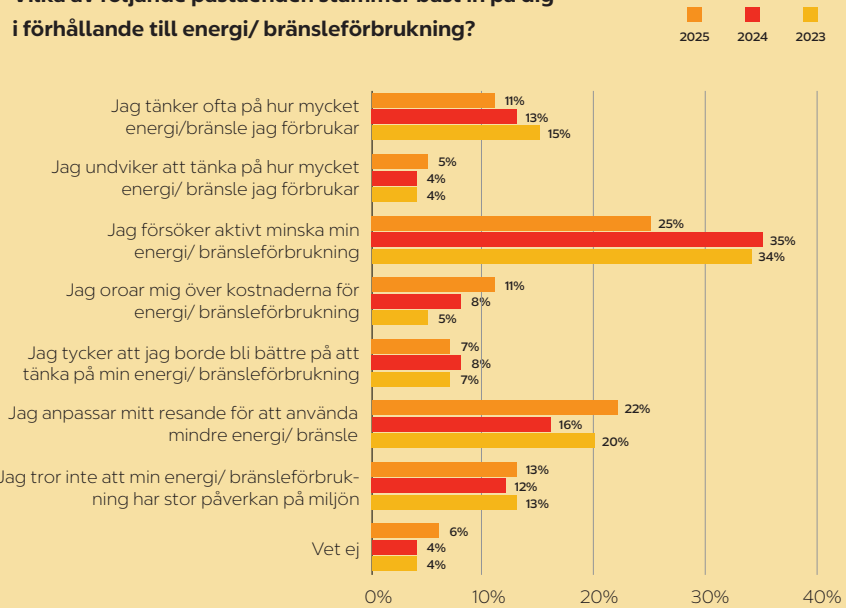
Det är tydligt att el- och hybridbilsägare är mest engagerade i att minska sin energiförbrukning, medan bensin/dieselbilsägare i högre grad ifrågasätter sin egen miljöpåverkan. Var tredje elbilsägare (34 procent) och hybridbilsägare (35 procent) försöker aktivt köra mer energieffektivt, jämfört med en av fyra (25 procent) bland de som kör bensin- eller dieselbil.

El- och hybridbilsägare är de som tänker mest på sin energiförbrukning – 15 procent av elbilsägarna reflekterar ofta över hur mycket energi de använder, jämfört med 13 procent av hybridbilsägarna och 11 procent av bensin/dieselbilsägare. Samtidigt är det tydligt att bensin/dieselbilsägare är skeptiska till sin påverkan på miljön, där 13 procent inte tror att deras bränsleförbrukning har någon större påverkan på miljön. Trots viss skillnad i resonemang kopplat till hur mycket man aktivt försöker påverka sin energiförbrukning, finns det en enighet i andelen som inte tycker att de borde bli bättre på att tänka på sin energi- och bränsleförbrukning. Endast 7 procent av elbilsägare och bensin/dieselbilsägare samt 8 procent av hybridbilsägare upplever att de borde tänka mer på detta. För de som redan gjort bytet till elbil är upplevelsen överlag positiv, en stor majoritet (83 procent) uppger att de inte haft fler problem med sin elbil än de hade med sin tidigare bil med bensin/diesel som drivmedel. Enbart 6 procent av elbilsägarna upplever att de har fler problem sedan de bytte till elbil.

Vad skulle dina huvudargument vara för att skaffa elbil?



Vilka av följande påståenden stämmer bäst in på dig i förhållande till energi/ bränsleförbrukning?





Elbil i vardagen

– Vad fungerar och vad fungerar inte?

Brist på laddare och låg tolerans för kyla – myterna elbilsägare slår håll på

Laddning är den fråga som känns mest central, eftersom det är en förutsättning för att vardagen med elbil ska fungera smidigt. Det är också ett argument som många bensin/diesel- och hybridbilsägare har för att inte skaffa elbil, att det finns dåliga laddmöjligheter längs vägarna. Det är däremot inte en bild som elbilsägarna upplever i särskilt stor utsträckning – majoriteten (57 procent) tycker inte det är svårt alls att hitta laddplatser. Av de som har en elbil idag är det bara 13 procent som tycker det är svårt, vilket visar att föreställningen som många av de som inte själva har elbil har är felaktigt.

Samtidigt är det tydligt att det fortfarande finns utmaningar med just laddningen. Även om väldigt få elbilsägare tycker det är svårt att hitta publika laddare är det en tredjedel (36 procent) som tycker att det finns för få snabbladdare, vilket är betydligt färre än 2024 (46 procent). Mer än var fjärde (28 procent) elbilsägare tycker inte det behövs fler snabbladdare. Här kan man tänka att det skulle finnas förklaring i var man bor, men det går inte att se några större skillnader mellan storstäderna (25 procent) och övriga Sverige (28 procent). Sett över hela landet är det

en stor minskning från förra året då 46 procent ansåg att det fanns för få snabbladdare.

En annan vanlig oro eller föreställning bland både bensin/dieselbilsägare och hybridbilsägare är att elbilar fungerar dåligt vid kallare temperaturer. Även det visar sig dock vara något av en myt när man frågar elbilsägare. För i verkligheten är det få elbilsägare som upplever det som ett problem – endast 15 procent upplever att kylan påverkar deras bil negativt.

”

Majoriteten av elbilsägare **tycker inte det är svårt alls** att hitta laddplatser.

Räckviddsångest och krångliga betalningslösningar största utmaningarna

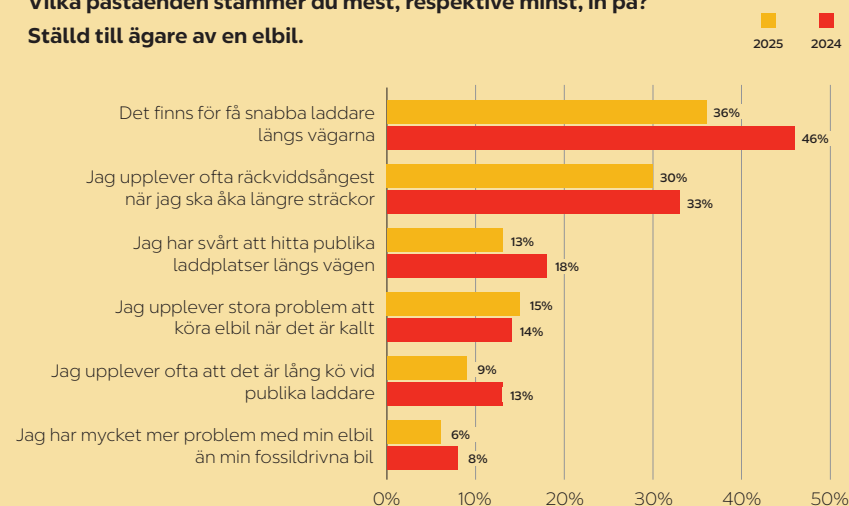
Det är inte möjligheten till publika laddningar som toppar elbilsägarnas lista över utmaningar – utan betalningen. Krångliga betalningslösningar vid laddning sticker

ut som den mest påtagliga irritationen. Nära två av tre (62 procent) upplever betalningslösningarna för laddning som krångliga, vilket är samma som förra året (63 procent). Här går det att se en viss skillnad beroende på kön, 17 procent av männen anser inte att betalningslösningarna är krångliga jämfört med 10 procent av kvinnorna.

Efter betalningslösningar är även räckviddsångest en utmaning, även om det förändrats i positiv riktning jämfört med förra året. Idag uppger varannan (50 procent) elbilsägare att de inte ofta har räckviddsångest, vilket är betydligt fler än förra året då 41 procent gjorde det. Förutom att färre inte upplever räckviddsångest ofta har det skett en liten minskning bland de som gör det. Förra året var det var tredje (33 procent) elbilsägare som upplevde det, och i år har det minskat med tre procentenheter. Det är vanligare att män inte lika ofta känner räckviddsångest (56 procent) än kvinnor (40 procent).

Sammantaget visar resultaten att även om vissa praktiska hinder kvarstår, som betalningslösningar och upplevd räckviddsångest, har utvecklingen gått åt rätt håll. Frågan om smidighet och tillgänglighet fortsätter dock att vara central för hur elbilsägare upplever vardagen med elbil.

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





Jenni Alterling, Circle K :

”Jag har aldrig mött någon som **vill gå tillbaka** till bensin eller diesel när de kört elbil”

För många handlar bilen om mer än transport – den representerar frihet och flexibilitet. Det är något som kan göra omställningen särskilt utmanande, menar Jenni Alterling, Senior Manager inom E-mobility på Circle K. Att byta bort bilens bekvämlighet mot andra färdssätt kräver stora beteendeförändringar, och det är en process som tar tid.

– Jag tror att bilen kommer fortsätta vara attraktiv inom en överskådlig framtid, eftersom den ger så stor frihet. Därför är det avgörande att just bilresandet blir mer hållbart, exempelvis genom fler elbilar. Men att byta sin bil och därmed friheten att resa när det passar mot något annat är en svår nöt att knäcka.

Mycket av tveksamheten kring elbilar handlar om invanda beteenden och föreställningar om hinder som i praktiken inte blir så stora när man väl tagit steget. Priset på elbilar och tillgången till laddning är fortfarande centrala faktorer, men också tryggheten i att elbilen fungerar i vardagen.

– Många föreställer sig att det är krångligt att köra elbil – att det finns hinder med räckvidd, laddning och praktiska detaljer. Och visst är det viss skillnad, men när man väl testat inser man ofta att det inte är så svårt. Jag har faktiskt aldrig mött någon som vill gå tillbaka till bensin eller diesel när de väl kört elbil, och det visar även rapporten tydligt. För att fler ska ta steget behöver priset närma sig bensin- och dieselbilar i inköp, även om totalkostnaden kan vara lägre. Dessutom måste laddinfrastrukturen vara trygg, även vid längre resor. Där ser vi redan ett väl utbyggt nät, men vi fortsätter expandera för att möta efterfrågan.

Samtidigt pågår ett omfattande arbete med att bygga ut laddinfrastrukturen i hög takt. Men utbyggnaden hämmas av en särskild utmaning – nätanslutningarna.

– Tyvärr ser vi ingen förbättring när det gäller ledtider för att få tillräcklig nätkapacitet till våra laddstationer. Det gör att vi behöver starta planeringen långt i förväg och lägga resurser på lösningar som batterilager för att kunna bygga vidare. Men vi skulle förstås hellre använda de resurserna för att öka tempot ytterligare.

Trots utmaningar i omställningen råder det ingen tvekan om vart framtiden är på väg.

– Vi ser att omställningen fortsätter, även om försäljningen av nya elbilar gått lite upp och ner. I grunden är det tydligt att fler och fler ser elbilen som framtiden, och vår roll är att vara redo och se till att infrastrukturen finns på plats i takt med förändringen.

Staten som hjälpmedel

Ekonomiska incitament har länge varit ett verktyg för att påverka bilägarnas val och driva på övergången till mer hållbara alternativ. Men hur ser bilägarna själva på statens roll i den här utvecklingen? Synen på subventioner skiljer sig tydligt beroende på vilket drivmedel man kör – och faktorer som ålder och kön påverkar också inställningen.

Frågan om statliga subventioner engagerar, men stödet varierar beroende på vilket drivmedel bilägarna har valt. Bland elbilsägare finns ett tydligt stöd – hela 75 procent är positiva till att staten subventionerar köp av elbilar. Hybridbilsägare är något mer avvaktande, men fortfarande positiva: drygt hälften (51 procent) är positiva till sådana ekonomiska stödåtgärder. Bland de som kör bensin- eller dieselbilar är stödet betydligt svagare, där endast 39 procent tycker att subventioner är en bra idé. I förra årets undersökning ställdes frågan mer direkt kopplad till den klimatbonus som tidigare funnits,

då svarade 40 procent av bensin/dieselbilägarna att de skulle vara mer benägna att köpa en elbil om en klimatbonus återinfördes.

När det kommer till subventioner är även ålderskillnaderna är tydliga. Yngre bilägare är generellt mer positiva till statliga stöd än äldre. Bland bensin/dieselbilägarna är det exempelvis bara 19 procent av de yngsta som är negativa, medan siffran ökar till 32 respektive 33 procent bland medelålders och äldre förare.

Utöver drivmedel och ålder spelar även kön en roll. Män är genomgående mer negativa till subventioner än kvinnor. Skillnaden är mest märkbar bland hybridbilsägare: 29 procent av männen är emot stöd jämfört med endast 13 procent av kvinnorna. Bland elbilsägare är gapet mindre men fortfarande synligt – 11 procent av männen är negativa, mot endast 4 procent av kvinnorna.

När sker skiftet till en majoritet av elbilar – det tror svenskarna

Synen på elektrifieringens tidsramar har förändrats jämfört med tidigare år, där färre tror på en snabb omställning. Andelen bensin/dieselbilsförare som tror att en majoritet av bilarna på svenska vägar kommer att vara eldrivna redan 2030 har sjunkit markant, från 25 procent förra året till 10 procent i årets undersökning. Samtidigt har fler börjat se skiftet som en mer långsiktig process – hela 35 procent av både hybrid- och bensin/dieselbilägare tror nu att majoriteten av bilarna blir eldrivna först efter 2035.

Skepsisen mot elbilar har också ökat. Andelen bensin/dieselbilsägare som inte tror att elbilar någonsin kommer att bli dominerande har nästan fördubblats, från 7 till 16 procent. Samtidigt finns en fortsatt stark framtidstro bland de som redan har gjort bytet: 63 procent av elbilsägare tror att elbilar blir dominerande senast 2035, och en fjärdedel tror det redan sker 2030.



Hybridbilsägare hamnar däremellan – 45 procent tror på en elektrifierad fordonsslotta till 2035, medan motsvarande siffra bland bensin/diesobilägare är lägre, 37 procent.

Framtidstron på elbilen följer tydligt de egna erfarenheterna. De som kör elbil ser färre hinder, medan de som ännu inte gjort bytet är mer avvaktande. Faktorer som tillgång på laddinfrastruktur, elbilens prisnivåer och politiska styrmedel kommer att vara avgörande för om och när fler grupper övertygas om att skiftet är oundvikligt.

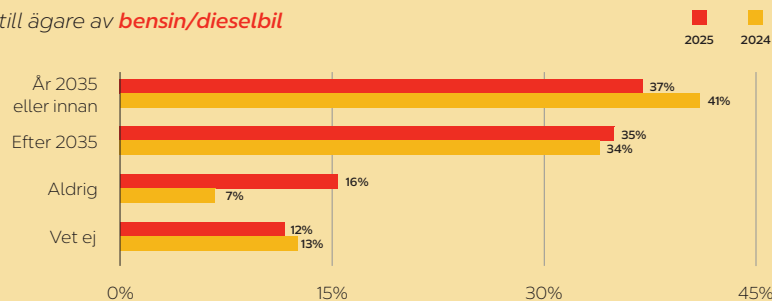
”

Framtidstron på elbilen följer tydligt de egna erfarenheterna. **De som kör elbil ser färre hinder**, medan de som ännu inte gjort bytet är mer avvaktande.



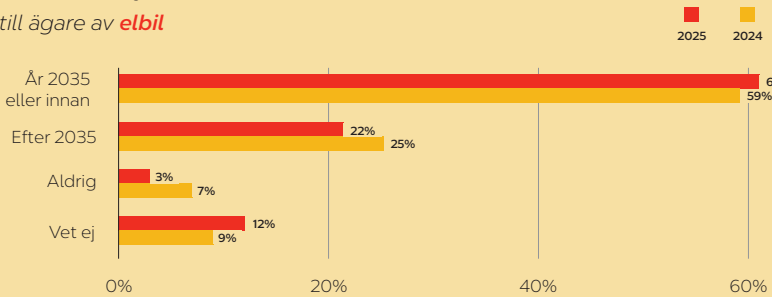
När tror du att en majoritet (över hälften) av bilarna på Sveriges vägar kommer vara elbilar? (Inte hybrid, utan ren elbil)

Ställd till ägare av **bensin/diesobil**



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

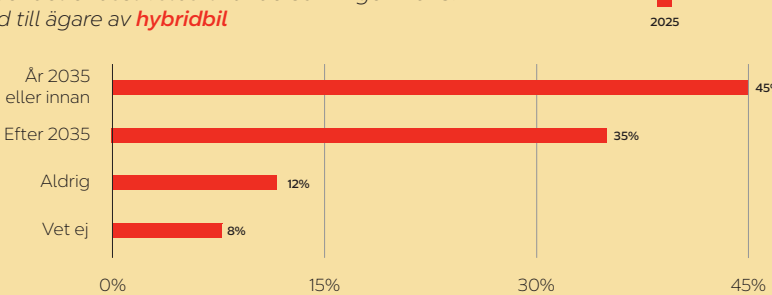
Ställd till ägare av **elbil**



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 2025.

– Ställd till ägare av **hybridbil**



Mattias Goldmann, grundare till 2030-sekretariatet:

”Det viktigaste är inte när elbilarna är flest, utan **när vi kör mer på el** än på fossila bränslen”

Sveriges fordonsflotta är mitt i en omställning – men tempot bromsas när det inte längre är ekonomiskt fördelaktigt att ställa om. För att hushåll och företag ska kunna välja klimatsmart krävs tydliga styrmedel, menar Mattias Goldmann, grundare till 2030-sekretariatet.

– Lönsamhet är A och O – och alla andra bokstäver därtill. Just nu lägger vi skattemiljarder på att göra det fossila billigare i stället för att stimulera omställningen. Det är inte konstigt att skiftet tappar fart, säger han. Men det visar också något positivt: det skulle gå att få fart igen – snabbt – om vi bara styr om rätt.

När vi blickar fram mot 2030

väcks frågor om hur långt elektrifieringen av Sveriges bilflotta egentligen kommer att ha nått. – Majoriteten av bilarna år 2030 kommer fortsatt att ha en förbränningsmotor under huven. Främst för att vi behåller våra bilar så pass länge, men också för att de rena elbilarna först nästa år kommer att stå för en majoritet av nybilsförsäljningen. Dessutom lämnar alltför många begagnade elbilar landet, eftersom det är mer lönsamt att köra på el i våra grannländer. Vi behöver satsa mer både

”

Politiken måste sluta **subventionera det fossila** – det är helt fel väg.

på eldrift och hållbara biodrivmedel.

Undersökningen visar att färre svenskar tror att elbilar kommer dominera redan 2030 jämfört med tidigare år, och fler tror att det sker först efter 2035. Enligt Mattias handlar omställningen inte om hur många elbilar som finns, utan om när el används mer än bensin och diesel i praktiken.

– Skiftet pågår redan. Det viktigaste är inte när elbilarna är flest i antal, utan när vi faktiskt kör mer på el än på fossila

bränslen, och det händer tidigare än vi tror.

Elbilar används mer, medan många gamla fossilar knappt körs alls. Så det skiftet kan ske betydligt tidigare än man tror.

Om elbilar ska bli ett alternativ för fler människor krävs rätt stöd och satsningar och en politik som främjar omställningen.

– Politiken är avgörande för omställningen. Det behövs stöd för laddning i flerbostadshus för att fler ska ha råd med elbil och satsningar på att elbilarna faktiskt stannar i landet. Och viktigast av allt – politiken måste sluta subventionera det fossila – det är helt fel väg.

Trots att det varit en tuff tid för omställningen med låga fossila priser och minskad stimulans till elbilarna, ser Mattias en stark vilja att ställa om.

– Det har varit skrämmande billigt att tanka fossilt i Sverige, och det har lett till ökade utsläpp. Därför är jag så imponerad av alla hushåll, företag, åkerier och taxibolag som fortsätter välja el och förnybart. Det är de som håller omställningen levande. Tillsammans är vi skillnaden som behövs.

Yrkestrafiken



Yrkestrafiken spelar en avgörande roll för Sveriges transporter, både när det gäller godsförsörjning och samhällslogistik. Samtidigt står sektorn inför en omfattande omställning där krav på minskade utsläpp driver utvecklingen mot elektrifiering och fossilfria alternativ.

Diesel är fortsatt dominerande, men förändringen är i gång. I det här kapitlet belyses förutsättningarna och utmaningarna för yrkestrafiken. Det innehåller även intervjuer med branschaktörer och experter som ger ytterligare perspektiv på utvecklingen.

SIDORNA 16-21 >>



Yrkestrafikens omställning

– nuläge, utmaningar och vägen framåt

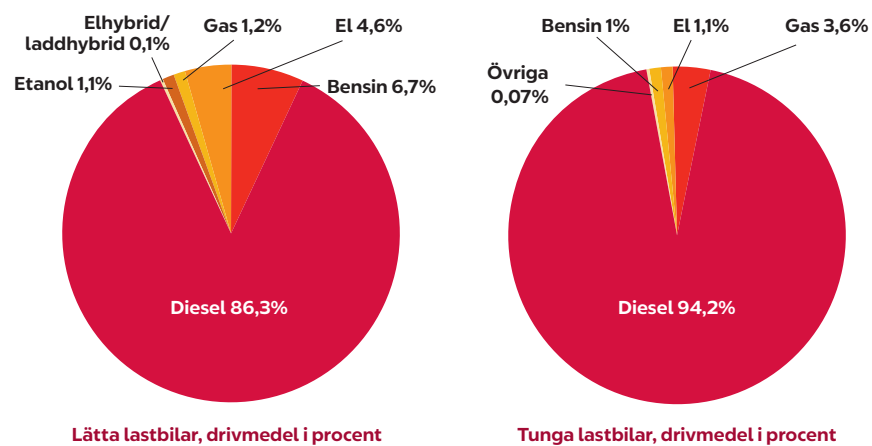
Yrkestrafiken är avgörande för att hålla samhället i rörelse och under 2024 genomfördes omkring 40 miljoner varutransporter i Sverige på sammanlagt 3,2 miljarder kilometer enligt statistik från Trafikanalys. Samtidigt står transportsektorn inför en stor omställning. Lastbilstrafiken står för ungefär en tredjedel av Sveriges utsläpp enligt Naturvårdsverket, och både tunga och lätta lastbilar har fortfarande en bit kvar i omställningen till mer hållbara drivmedel.

En rapport från Trafikanalys om fordon i trafiken 2024 visar att det under förra året var nästan 620 000 lätta lastbilar i trafik, en ökning med en procent från året innan. Likt förra året drivs majoriteten på diesel (86,3 procent) följt av bensin (6,7 procent). Men det går framåt, var femte lätt lastbil som nyregistrerades under 2024 var eldriven.

För tunga lastbilar ser situationen annorlunda ut. Faktum är att andelen tunga lastbilar i trafiken är betydligt lägre än lätta lastbilar, ungefär 85 000 tunga lastbilar var i trafik under 2024. Även här är det diesel som dominerar, och i ännu högre utsträckning, med 94,2 procent följt av gas (3,6 procent). Eldrivna tunga lastbilar är fortfarande

Drivmedel i procent på lätta och tunga lastbilar

Källa: Fordon i län och kommuner 2024 samt Trafikanalys.



Lätta lastbilar, drivmedel i procent

Tunga lastbilar, drivmedel i procent

ovanligt, och utgör en liten andel av flottan. Men det sker en utveckling, fram till årsskiftet 2024/2025 hade antalet eldrivna lastbilar nästan fördubblats på ett år – från 482 till 897 fordon.

– Eldrivna tunga lastbilar är fortfarande få, men de har börjat synas i statistiken. Förra året registrerades mer än 400, vilket är en liten andel av de totalt 7000 nya tunga lastbilarna, men det visar att utvecklingen är igång. Just nu utgör

eldrivna lastbilar ungefär 7 procent av nyregistreringarna, men fram till 2030 beräknas 35 procent av alla nya tunga lastbilar behöva vara eldrivna för att nå målet, säger Mikael Levin.

Klimatklockan tickar – är transportsektorn redo?

Transportsektorn är en förutsättning för att vardagen ska fungera – från

varuleveranser till kollektivtrafik. Men den är också en av de största utsläppskällorna och spelar därmed en avgörande roll i klimatomställningen. Med ambitiösa mål både på nationell och EU-nivå ställs nu allt större krav på att yrkestrafiken ska minska sina utsläpp, utan att kompromissa med samhällets behov av effektiva transporter.

Sverige har som mål att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Samtidigt har EU skärpt sina krav på tunga fordon – nya lastbilar över 7,5 ton ska minska sina koldioxidutsläpp med 45 procent till 2030 och 90 procent till 2040. För lätta lastbilar gäller en utsläppsminskning på 50 procent till 2030 och ett totalstopp för fossildrivna modeller 2035.



Det är en gradvis process, **men vi rör oss åt rätt håll.**

Med knappt fem år kvar till 2030 ökar pressen på transportsektorn att leverera på de klimatmål som satts upp – men frågan är om förutsättningarna verkligen finns. Yrkestrafiken, som är avgörande för att hålla samhället i rörelse, står inför en stor omställning. Redan idag dominerar diesel både bland lätta och tunga lastbilar, men utvecklingen går framåt med elektrifiering och en ökad andel biodrivmedel.

– EU:s utsläppskrav sätter press på transportsektorn, men de ser nu ut att mildras något för de lätta fordonen. Istället för ett skärpt krav redan 2025 ser det ut att bli en utsläppspott där man kan överkompensera längre fram. Samtidigt finns det utmaningar. Dieselpriiset har sjunkit, vilket påverkar incitamenten. Vi är inte i ett läge där det går att göra en fullskalig omställning, men vi ser en tydlig utveckling där försäljningen av eldrivna lätta lastbilar kommer att öka årligen. Det är en gradvis process, men vi rör oss åt rätt håll, säger Mikael Levin.

Med start 1 juli 2025 införs även Euro 7, en ny utsläppsstandard som ställer strängare krav på både lätt och tung trafik. Under 2025 är det personbilar och lätta transportbilar som omfattas, tunga fordon först 2027–2028. För tunga fordon innebär det skärpta gränsvärden för bland annat kväveoxider och

partiklar, medan lätta lastbilar får behålla de nuvarande utsläppsgränserna men med striktare regler för partikelutsläpp. Dessutom införs för första gången gränsvärden för utsläpp från bromsar och däck, vilket påverkar samtliga fordon.

När det gäller publik laddning har EU fastställt riktlinjer för en snabbare utbyggnad längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Senast 2025 ska laddstationer för lastbilar ha en utteffekt på minst 400 kW, vilket ökas till 600 kW år 2027 och därefter 1 200 kW år 2030. Dessutom ska laddstationer finnas med ett maxavstånd på 60 km mellan varje station. Det innebär att långväga transporter kommer att få bättre laddmöjligheter, men det ställer samtidigt krav på att energiförsörjningen hänger med.

Kombinationen av nationella klimatmål, EU:s utsläppskrav och nya standarder som Euro 7 innebär att transportsektorn behöver anpassa sig till förändrade förutsättningar. Samtidigt pågår en gradvis elektrifiering och ökad andel biodrivmedel, där bland annat nya riktlinjer för laddinfrastruktur ska underlätta omställningen.

Åkerierna - en viktig spelare i omställningen

För att transportsektorn ska kunna ställa om i den takt som krävs spelar åkerierna en nyckelroll. Omkring en tredjedel av den totala omsättningen skapas av företag med fler än 100 anställda, resterande andel kommer från mindre företag enligt Sveriges Åkeriföretags

Nyckelrapport 2024. Många transportföretag ser möjligheterna med eldrivna fordon, men omställningen innebär stora investeringar, då priset för en lastbil driven på el är cirka tre gånger högre än för en diesel- eller bensindriven.

– Drygt hälften av alla tunga lastbilar ägs av åkerier som är relativt små. Många är familjeföretag med färre än tio lastbilar. Då blir det en betydande risk att köpa en eldriven lastbil som kostar två-tre gånger så mycket som en motsvarande diesellastbil. För det krävs en anpassning av användningen av lastbilen för att kunna kompensera för den kostnaden. Det är ett väldigt stort risktagande jämfört med att bara göra som man brukar – köpa en diesel för att det är det man vet fungerar, säger Mikael Levin.

Förutom investeringar i nya eldrivna fordon finns det vissa mer praktiska hinder för förarnas vardagsliv. En rapport från Trafikanalys om lätta lastbilar pekar på hur många lastbilsförare är vana vid att kunna köra raka vägen hem med sin lastbil efter en arbetsdag. Med en eldriven lastbil uppkommer praktiska hinder med laddningen eftersom få har den möjligheten hemma. Få flerfamiljshus har tillgång till laddning idag och även i fall där företag vill stötta sina anställda med hemmaladdning så stöter de på både administrativa och skattemässiga hinder.

Åkeriernas roll i omställningen påverkas både av investeringarnas storlek och de praktiska utmaningar som följer med eldrivna fordon. Faktorer som tillgången till laddning, kostnadsnivåer och hur vardagen för förare påverkas är centrala i den utveckling som pågår.



Trots att diesel fortfarande dominerar står eldrivna tunga lastbilar för en växande andel och syns nu allt oftare längs Sveriges vägar. Med nya utsläppskrav, förbättrad laddinfrastruktur och höga klimatmål är omställningen igång – men utmaningarna är fortfarande många för åkerierna.

Rullar vi åt rätt håll?

Branschens syn på omställningen

För att få en bredare förståelse av hur omställningen inom yrkestrafiken uppfattas har vi genomfört två undersökningar. En enkätundersökning riktad till aktörer inom transportsektorn, däribland åkerier, för att få en bild av hur branschen själv ser på utmaningar och möjligheter kopplade till omställningen. Denna är genomförd i samarbete med E-Charge 2, ett innovationsprojekt med målet att demonstrera elektrifierade, tunga och långväga lastbilstransporter som kräver högeffektladdning. Målet är att projektet ska bidra till en accelererad omställning till ett framtida fossilfritt godstransportsystem

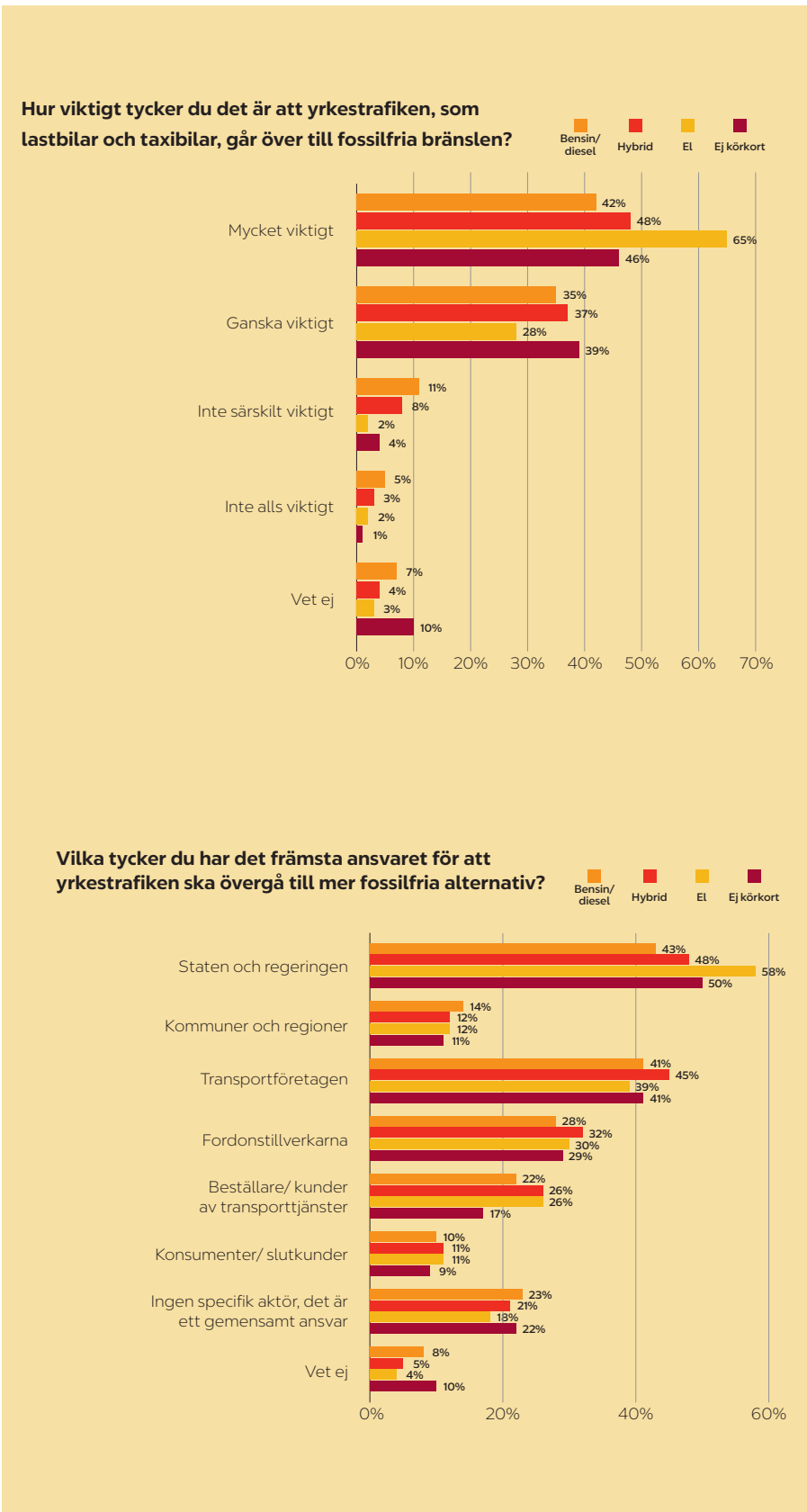
Vi har även ställt några frågor om ansvaret för yrkestrafikens roll i omställning i den Sifo-undersökning som ligger till grund för första kapitlet om privatmarknaden.

Hur ser svenskarna på yrkestrafikens omställning?

Yrkestrafiken är en central del av samhället och avgörande för att vardagen ska fungera – från varutransporter till taxi- och budtjänster. I takt med att klimatfrågan blir allt mer närvarande, och målsättningarna större, är även frågan om var ansvaret för omställningen ligger aktuell.

Sifo-undersökningen visar att stödet för en fossilfri yrkestrafik är brett, men varierar beroende på vilken typ av fordon man själv kör. Engagemanget är som starkast bland elbilsägare, där nästan alla (93 procent) anser att det är viktigt att yrkestrafiken går över till fossilfria alternativ. Även hybridbilsägare och personer utan körkort har en tydlig uppfattning (85 procent i båda grupperna), medan bensin- och dieselförare är något mindre eniga – men fortfarande på en hög nivå (77 procent).

De flesta är överens om att omställningen är viktig och att flera aktörer delar på ansvaret. En majoritet pekar ut staten och regeringen som den främsta aktören, särskilt bland elbilsägare (58 procent) och personer utan körkort (50 procent). Bland de som kör bensin- eller dieslbilar är andelen lägre — drygt fyra av tio (43%) anser att staten och



regeringen bär det största ansvaret. Transportföretagen är på andra plats hos samtliga grupper (41–45 procent), medan ungefär en tredjedel (28–32 procent) ser fordonstillverkarna som en viktig del av lösningen. Beställare av transporttjänster, såsom företag som upphandlar transporter, anses också ha ett ansvar enligt respondenterna (17–26 procent). Däremot är det få som anser att ansvaret ligger hos enskilda konsumenter eller kommuner. Var tionde el-och hybridbilsägare tycker att ansvaret ligger hos konsumenter eller kommuner.

Oavsett syn på ansvarsfrågan är det tydligt att allmänheten förväntar sig att större samhällsaktörer, snarare än individuella konsumenter, driver utvecklingen framåt.

Vägen mot fossilfrihet

För de åkerier som redan är mitt i en omställning är HVO100 och eldrift de mest populära energislagen (88 procent). Vår undersökning, som genomförts i samarbete med E-charge 2, visar att det ofta är en kombination av flera drivmedel som utgör fordonsflottan – där diesel hamnar på

en tredjeplats (77 procent). En majoritet (52 procent) har även tillgång till fordon som drivs på biogas (LBG/LNG) i sin flotta.

Dessa åkerier är redan en bra bit på vägen och tre av fyra (76 procent) upplever att deras verksamhet kommer kunna bli helt fossilfri i framtiden. Hälften (50 procent) tror att det är möjligt till år 2035, alltså fem år efter 2030-målet, medan en fjärdedel (25%) tror att deras åkeri kan nå målet redan 2030. Ingen av de tillfrågade åkerierna tror att det kommer dröja längre än till 2035 för dem att ställa om till en fossilfri flotta.

” Oavsett syn på ansvarsfrågan är det tydligt att allmänheten förväntar sig att större samhällsaktörer, snarare än individuella konsumenter, driver utvecklingen framåt.

Utmaningar på vägen – detta hindrar omställningen

Åkeribranschen kännetecknas inte av höga vinstmarginaler och för många har de senaste årens ekonomiska läge varit utmanande. Kostnadsfrågan blir därför allt viktigare, särskilt eftersom det krävs investeringar för att ställa om en hel lastbilsflotta. Det gäller även de aktörer som redan kommit en bit på vägen, exempelvis de som ingår i E-Charge 2. För dem är det framför allt kostnaderna – både för inköp och laddning – som är det största hindret för att kunna ställa om fullt ut. Undersökningen visar att fyra av fem (82 procent) anser att priset på eldrivna fordon bromsar deras investeringar och fler än var tredje (35 procent) menar att kostnaden för laddning är för hög.

Utöver de ekonomiska faktorerna är räckvidden en oro hos många. Drygt hälften (53 procent) anser att räckvidden på eldrivna fordon idag är för dålig. Här behövs det fler tekniska framsteg och samtliga tillfrågade i undersökningen är överens om att en förbättrad batteriteknik för elfordon är den utveckling som kommer ha störst påverkan på omställningstakten.





Samtidigt pågår det forskning om alternativa drivmedel. Nära sju av tio (69 procent) anser att utvecklingen av nya fossilfria drivmedel, exempelvis vätgas, är en viktig byggsten för att fler åkerier ska kunna bli helt fossilfria. Idag består de flesta fordonsflottor av en kombination av drivmedel – och att då ha möjligheten att kombinera både el och vätgas kan vara vägen framåt för att nå en helt fossilfri flotta.

För att kunna ställa om ser åkerierna i E-Charge 2 flera faktorer som avgörande. En stor majoritet (81 procent) anser att ekonomiskt stöd vid inköp av nya elfordon är nödvändigt, en bild som överensstämmer med förra årets enkätundersökning i ett motsvarande nätverk. Mer än hälften (56 procent) lyfter behovet av lägre laddkostnader. Därefter är det längre räckvidd (63 procent) och fler möjligheter att ladda fordon inom den egna verksamheten (44 procent) som önskas.

Så vem bär ansvaret egentligen?

Åkerierna är överens om att skattelättnader för fossilfria investeringar är det som skulle ha störst påverkan – hela 79 procent instämmer. Nära tre av fyra (73 procent)

anser att direkta ekonomiska stöd eller subventioner är nödvändiga och hälften (52 procent) lyfter tydligare lagstiftning och reglering som viktiga åtgärder. Det är tydligt att åkerierna, liksom allmänheten, anser att staten och regeringen måste ta ett större ansvar för att skapa ekonomiska incitament som kan underlätta och snabba på omställningen.

”

Åkerierna är överens om att **skattelättnader för fossilfria investeringar** är det som skulle ha störst påverkan

En annan central aktör i omställningen är transportköparna – det vill säga de som beställer och betalar för de transporter som åkerierna utför. Nära en tredjedel av åkerierna (31 procent) uppger att brist på efterfrågan från

kunder är en av de största utmaningarna de ser för att kunna ställa om.

Samtidigt är bilden delad när det gäller hur betalningsviljan för fossilfria transporter har utvecklats det senaste året. Tre av fem (61 procent) upplever att betalningsviljan har ökat, medan nära två av fem (39 procent) inte ser någon skillnad jämfört med tidigare år. Trots detta bedömer två av tre åkerier (66 procent) att betalningsviljan generellt sett är låg. Endast en femtedel (22 procent) anser att transportköparna är villiga att betala mer för fossilfria alternativ.

Sammantaget visar resultaten att många åkerier är på god väg i omställningen – med flera fossilfria drivmedel i sina flottor och en stark framtidstro. Samtidigt finns det tydliga hinder kvar, där kostnader, tekniska begränsningar och bristande betalningsvilja fortsatt utgör utmaningar. För att omställningen ska kunna gå i den takt som krävs är det tydligt att det behövs insatser från flera håll. Åkerierna pekar på behovet av ekonomiska incitament från staten, men också på att transportköparnas efterfrågan spelar en avgörande roll.



Allt fler åkerier satsar på eldrift – men kostnaden för både fordon och laddning är fortfarande ett stort hinder för omställningen.

Lennart Olsson, ansvarig för laddning tung trafik

”Tekniken finns redan
- **nu handlar det om** att få
helheten att fungera ”

Yrkestrafiken står inför en omfattande omställning där teknikutvecklingen går snabbt, samtidigt som regelverk och klimatmål driver på förändringen. Men tempot skiljer sig åt beroende på förutsättningar, och flera praktiska utmaningar kvarstår. Lennart Olsson, ansvarig för laddning tung trafik på Circle K, menar att de ekonomiska faktorerna påverkar åkerierna mest.

- Kalkylen är fortfarande en utmaning för många åkerier, särskilt när det gäller övergången till eldrift. Investeringarna är stora och styrmedlen som finns idag behöver harmoniseras bättre för att styra mot samma mål. För den som har en kund som efterfrågar emissionsfria transporter är en elektrisk lastbil i dagsläget det enda alternativet. Men för många är HVO100 fortfarande det mest attraktiva alternativet som fungerar i den befintliga infrastrukturen.

Samtidigt sker mycket på infrastrukturområdet. Enligt Lennart ligger den publika laddningen för tunga

fordon redan före efterfrågan, medan terminaler och hemmaladdning halkar efter.

- Teknikutvecklingen sker i en rasande fart, men omställningen tar tid. Jag skulle säga att den publika laddinfrastrukturen just nu ligger långt före dagens behov. För åkerier är det snarare möjligheten att ladda på sin terminal som halkar efter och även laddning hemma för lättare yrkestrafik. Vi behöver bygga ut laddnätverket för både lätt och tung trafik och samtidigt utveckla infrastrukturen för förnybara drivmedel.

”

Den publika laddinfrastrukturen just nu **ligger långt före** dagens behov

En konkret utmaning är hur fysiska ytor behöver anpassas när fler fordon elektrifieras. Laddning för tung trafik kräver större plats än traditionell tankning, vilket påverkar hur stationer

planeras. Circle K:s laddningspark i Järna, Sveriges största elladdningspark med ultrasnabb laddning för lätt och tung trafik, är ett exempel på hur detta hanteras i praktiken.

- Laddningen för både lätt och tung trafik kräver betydligt större ytor än traditionell tankning. Det är en utmaning som behöver hanteras framöver – parkeringsytor och tillgång till tillräckligt stora områden för laddning är en nyckelfråga. Stationen i Järna är ett exempel på hur vi möter denna utmaning, och numera kan man köra med ellastbil från Malmö i söder till Kiruna i norr och bara ladda hos oss.

Samtidigt kvarstår hinder som påverkar takten. En särskilt påtaglig utmaning är ledtiderna för att få nätkapacitet på plats vid nya laddstationer.

- Senaste året har ledtiderna för att få till en nätanslutning inte förkortats, snarare tvärtom. Omställningen måste ses i ett helhetsperspektiv. Skatter, miljöpremier och stöd till infrastruktur för både förnybara drivmedel och laddning behöver hänga ihop om vi ska få till en hållbar omställning. Tekniken finns redan – nu handlar det om att få helheten att fungera.



Rickard Bergqvist, forskare

”Det är naivt att tro att företag **frivilligt sätter vinsten åt sidan** för att vara lite godare”

Utöver hinder som höga inköpskostnader för eldrivna fordon och en begränsad räckvidd, finns det ytterligare utmaningar som aktörer inom branschen pekar på. Höga priser för publik laddning är en av utmaningarna, det menar Rickard Bergqvist, professor i logistik och transportekonomi vid Handelshögskolan på Göteborgs universitet.

- Det är inte bara 2-3 procent dyrare att ladda publikt, det kostar nästan dubbelt så mycket som att köra på diesel. Jag anser att priset på publik laddning borde halveras för att vi ska få en utveckling framåt, annars kommer inget att hända.

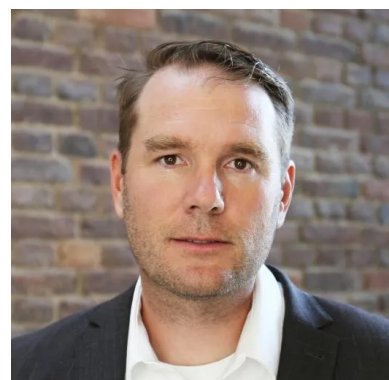
Det finns flera förbättringar

som skulle kunna göra stor skillnad, särskilt när det gäller att koppla ihop transportsektorn med energisystemet. Rickard menar att vi behöver tänka smartare kring hur elfordon kan bli

en resurs, inte bara en belastning på elnätet.

-Jag tycker det borde införas ett bidragssystem där man får mer stöd om man har en lastbil som kan både ta emot och ge tillbaka el till elnätet. Det kan ha en stor betydelse för energisystemet.

Åkerier upplever att transportköpare inte är villiga att betala mer – särskilt inte för fossilfria alternativ. När marknaden inte tar ansvar på egen hand, blir det extra tydligt hur



Rickard Bergqvist

avgörande politiska styrmedel är.

- Politikerna har inte tagit sitt ansvar om det billigaste alternativet inte är rätt väg att gå. Det är naivt att tro att företag ska bortse från sin vinst för att agera lite godare och utan vinster kan de inte heller investera i utvecklingen. Vill man styra mot bättre beteenden då måste det löna sig, annars bygger man bara luftslott. Gång på gång har politiken visat att det inte lönar sig att vara först – särskilt i transportbranschen, oavsett politisk färg.

Klimatmålet om 70 procents

minskning av utsläppen till 2030 kvarstår, men flera aktörer ifrågasätter hur det ska nås när politiska beslut ibland drar i motsatt riktning. Det handlar inte bara om tekniska lösningar eller marknadsinitiativ – utan om att hela systemet måste peka åt samma håll. Som, Rickard uttrycker det:

-Det går att nå målet om 70 procent, men för att det ska bli verkligt behöver politiker fatta beslut i linje med det. Man kan inte kräva att företagen ska hålla fast vid klimatmålen samtidigt som politikerna fattar beslut som går i motsatt riktning – då tar man som ägare inte sitt ansvar.



Att ladda publikt kan kosta nästan dubbelt så mycket som att köra på diesel – ett stort hinder i omställningen.



Nu gäller det att inte släppa taget.

Elektrifieringen av vägtrafiken fortsätter. Takten påverkas självklart av konjunkturen men svenskarna har inte ändrat åsikt. Klimatmålen ska nås och omställningen prioriteras. Att arbetet måste anpassas till folks vardag är inte ett hot. Engagemang för att lösa praktiska hinder är tvärtom ett kvitto på att vi är på rätt väg.

Rapporten visar att omställningen av vägtrafiken trots utmaningar rör sig framåt. De diskussioner som förs handlar mycket om hur vi kan lösa utmaningar, själva omställningen är idag en hygienfaktor för ett framtida samhälle. I en sådan diskussion har Circle K väldigt bra förutsättningar att bidra konstruktivt. Vi förstår bättre än många andra hur bilister tänker kring bilar och drivmedel.

Det finns verkligen skäl till optimism. Till exempel är elbilsägare väldigt nöjda med sitt fordonsval, 82 procent säger att de kommer välja el igen. Det är inte

många elbilsägare som ens kan tänka sig att gå tillbaka till bensin eller diesel.

Laddinfrastrukturen har byggts ut rejält. Det finns idag nästan 7000 publika laddstationer i landet, och i södra Sverige upplevs det som enkelt att ladda. I norr krävs lite mer planering men generellt så funkar det där också.



Klimatmålen står fast och **tiden krymper.**

Samtidigt har Sverige tappat tempo i omställningen. Andra länder, som Danmark, har gått om i elbilsförsäljning och färre tror nu att elbilar blir dominerande redan till 2030.

Det finns fortfarande en del felaktiga föreställningar. Många som inte kör elbil tror till exempel att det är svårt med laddning eller att elbilar inte klarar kyla. Elbilsägarna själva beskriver en helt

annan vardag – där laddning funkar bra och bilen fungerar även vintertid. Det är uppenbart att vi och alla andra som arbetar för en omställning av vägtrafiken måste fortsätta att kommunicera korrekt fakta om elbilar och laddmöjligheter.

Det går slutligen inte att komma ifrån att priset fortfarande är det största hindret för skifte till elbil, både bland privatpersoner och åkerier. 73 procent av bensin/dieselbilägare tycker att elbilar är för dyra och 82 procent av åkerierna säger att inköpskostnaden står i vägen för att kunna investera i el.

Av intervjuerna framgår också att tekniken i sig inte räcker – det måste finnas tydliga ekonomiska incitament och politiska beslut som gör det lönsamt att välja el.

Sammantaget behövs ett fortsatt politiskt ansvarstagande så att det finns så bra förutsättningar som möjligt för en snabb omställning. Klimatmålen står fast och tiden krymper. Låt oss alla samlas i ett krafttag så att vi kan ta omställningen i mål!



Kontakt



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

Källor

Fordon i län och kommuner 2024, Trafikanalys. 2025-02-13. (Cirkeldiagram över personbilar i trafik)
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2025/fordon-i-lan-och-kommuner-2024.pdf>

Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi, Trafikanalys. 2024-11-28.
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-10-elektrifierade-fordon-i-sverige---en-analys-av-laddbara-fordon-over-tid-och-geografi.pdf>

Laddinfrastruktur i Sverige, Energimyndigheten. 2025-03-13.
<https://www.energimyndigheten.se/klimat/transporter/laddinfrastruktur/>

Årets mätning: Fler län har tillräckligt många publika laddstolpar, Riksförbundet M Sverige. 2025-02-24.
<https://msverige.se/sa-tycker-vi/nyheter/arets-matning-fler-lan-har-tillrackligt-manga-publika-laddstolpar/>

Elektrifierade fordon i Sverige – en analys av laddbara fordon över tid och geografi, Trafikanalys. 2024-11-28.
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-10-elektrifierade-fordon-i-sverige---en-analys-av-laddbara-fordon-over-tid-och-geografi.pdf>

LASTBILSTRAFIK 2024 kvartal 4, Trafikanalys. 2025-03-13.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2024/lastbilstrafik-kvartal-4-2024.pdf>

Fordon i län och kommuner 2024, Trafikanalys. 2025-02-13. (Cirkeldiagram över drivmedel för yrkestrafiken)
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2025/fordon-i-lan-och-kommuner-2024.pdf>

ÅKERINÅRINGEN MED VERKSAMHETSOMRÅDEN - NYCKELTAL FÖR LÖNSAMHET OCH TILLVÄXT, Sveriges Åkeriföretag. 2024-10-01.
<https://www.akeri.se/sites/default/files/2024-10/Nyckeltalsrapport%20-%20Sveriges%20A%CC%8Akerifo%CC%88retag%20-%202024.pdf>

2025 Klimatpolitiska rådets rapport, Klimatpolitiska Rådet. 2025-03-20.
<https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2025/03/klimatpolitiskaradetsrapport2025.pdf>