

# Omställningsrapporten 2026

→ En lägesrapport om omställningen  
av den svenska fordonsflottan

## 5 viktiga "takeaways"

### från Omställningsrapporten

1

Drygt tre av fyra svenskar tycker att klimat-omställningen är viktig för Sveriges framtid.

2

En majoritet av alla svenska bilägare planerar inte att förändra sitt vardagsresande för klimatets skull.

3

Fyra av tio svenskar tror att en majoritet av bilarna i Sverige kommer vara eldrivna först efter 2035.

4

Drygt sju av tio åkerier bedömer kundernas betalningsvilja för fossilfria transporter som generellt dålig.

5

Mer än varannan svensk anser att staten och regeringen har det främsta ansvaret för att yrkestrafiken ska ställa om till fossilfria alternativ.

# Fungerar det inte i vardagen, stannar omställningen

**D**en gröna omställningen prövas nu av stora och snabba omvärldsförändringar. EU:s klimatregelverk ligger fast, men samtidigt ser vi en ökad politisk flexibilitet och diskussion om hur snabbt omställningen ska ske.

**Här i Sverige** kan vi i årets Omställningsrapport se att det finns ett fortsatt och växande gap mellan vad medborgarna tycker i klimat- och miljöfrågan, och hur de sedan agerar som konsument. En stor majoritet tycker att frågan är viktig för vår framtid samtidigt som en tydlig majoritet inte tänker ändra sitt resande för klimatets skull. Det är också mycket tydligt att kostnaderna för omställningen upplevs som för höga av många bilägare, och det gäller oavsett vilket drivmedel man använder.

**Detta är en central utmaning** i omställningen. Samtidigt som konsumenterna påverkar utvecklingen visar rapporten att de själva inte ser sig som drivande – ansvaret förväntas i hög grad ligga på politik och näringsliv. Man kan därför diskutera vad näringsliv och beslutsfattare kan göra för att konsumenten ska välja miljösmart utifrån sina behov i vardagen. Handen på hjärtat så köper de flesta av oss inte en bil i första hand för miljöns skull, vi behöver ett prisvärt fordon för att köra till jobbet, ungarna till träningen och till semestern. Om den nya bilen

därutöver är mer miljövänlig än den tidigare så är det förstås en fantastisk bonus.

**Att det behövs omställningsstöd** via regering och riksdag tror jag inte att man kommer ifrån. Frågan är hur ett sådant stöd blir mest effektivt. Att lägga över för mycket ansvar på enskilda bilägare tycks vara svårt. Rapporten visar tydligt att konsumenterna själva inte ser sig som de som kan göra mest skillnad. Och även om stöd kan vara ett sätt att få igång en förändring så måste elbilar inom överskådlig framtid vara attraktiva på privatmarknaden helt av egen kraft.

**Kanske ska man därför** titta närmare på yrkestrafiken. Rapporten visar att betalningsviljan för fossilfria transporter är fortsatt låg, vilket gör detta till en av de svåraste men viktigaste delarna av omställningen. Behoven är komplexa och beroende av både teknikutveckling och sänkta kostnader. Den tunga trafiken kan också ha ett starkt symbolvärde: om det går att ställa om, eller åtminstone tydligt öka takten där, om tunga lastbilar kan, ja, då finns det inga ursäkter för resten av vägtrafiken.

**Vi på Circle K står fast.** Vägen framåt är inte spikrak, men riktningen är tydlig. Vårt fokus är att göra det enklare för fler att välja rätt i vardagen – utan att det känns som en för stor uppoffring.



Vägen framåt är inte spikrak, men riktningen är tydlig.



Jeremy Knights, vd Circle K

## Innehåll

- |    |   |    |  |    |  |
|----|---|----|--|----|--|
| 6  | Elektrifieringen växer – men räcker det?                            | 13 | Intervju. "Människor vill gärna ha klimatpolitik – men inte alltid när den drabbar dem själva" | 20 | Intervju. "Omställningen står fortfarande och stampar" |
| 10 | Så tänker svenska bilägare om framtidens transport                  | 14 | Skiftet till el dröjer   | 21 | Yrkestrafiken i omställning                            |
| 12 | Intervju. "Omställningen går åt rätt håll – men tempot behöver öka" | 18 | Vägen mot en fossilfri yrkestrafik   | 24 | Intervju. "Det som har gått upp måste också komma ner" |

# Privatmarknad



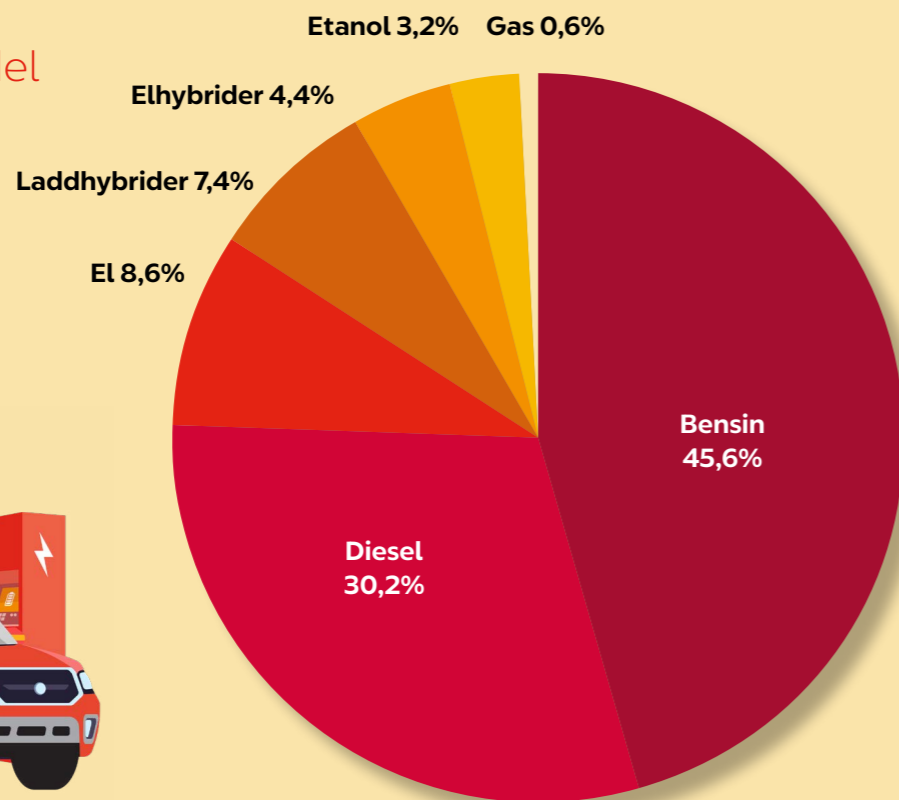
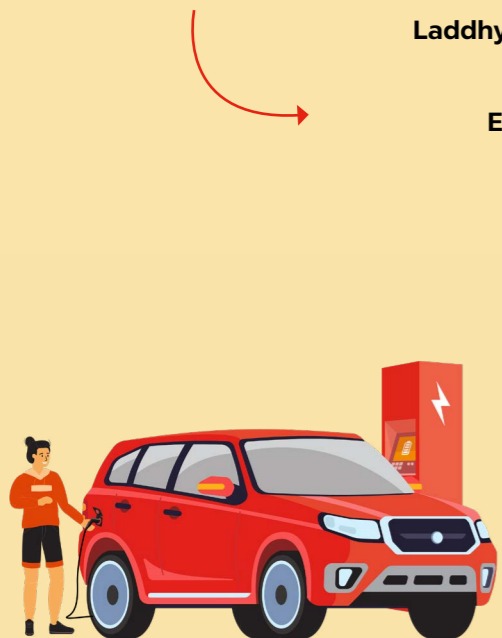
Hur svenska bilägare väljer i vardagen har stor betydelse för hur snabbt omställningen faktiskt kan ske. Med över fem miljoner personbilar i trafik i Sverige får varje skifte i bilflottan effekt, men omställningen tar tid. Även om el- och hybridbilar blir allt fler dominerar bensin- och dieslbilar fortfarande på vägarna.

I det här kapitlet undersöker vi hur bilägare resonerar kring drivmedel, framtida bilval, vardagsresande och klimatomställningen i stort. Med hjälp av en omfattande Sifo-undersökning och intervjuer med experter tittar vi närmare på vilka drivkrafter, hinder och vägval som präglar utvecklingen just nu.

SIDORNA 6-15 >>



## Andel personbilar i trafik efter drivmedel – 2025



Källa: Trafikanalys



## Elektrifieringen växer

– men räcker det?

**S**veriges fordonsflotta är inne i en pågående omställning, där elektrifieringen fortsätter utvecklas samtidigt som flera utmaningar kvarstår. Under 2025 minskade utsläppen från vägtrafiken med drygt tre procent jämfört med 2024, enligt [Trafikverket](#). Men transportsektorn står fortfarande för en stor del av Sveriges totala växthusgasutsläpp.



Mikael Levin

I slutet av 2025 fanns det över fem miljoner personbilar i trafik enligt Trafikanalys rapport Fordon i Län och Kommuner 2025. Det är en ökning med drygt 20 000 bilar jämfört med året innan. Samti-

digt fortsätter elektrifieringen att öka. Vid årsskiftet 2025/2026 fanns över 800 000 laddbara personbilar i trafiken ökning med mer än 100 000 fordon jämfört med föregående år.



Trots utvecklingen **domineras fordonsflottan fortfarande av bensin- och dieslbilar**

Trots utvecklingen domineras fordonsflottan fortfarande av bensin- och dieslbilar, som tillsammans står för 76 procent av personbilarna, även om andelen

minskar. Eftersom personbilar har en lång livslängd och flottan förnyas stegvis tar omställningen tid – det menar Mikael Levin, utredare på Trafikanalys.

– Det blir lätt att man bara ser till antalet nyregistrerade fordon men utvecklingen styrs också av flödet ut ur fordonsflottan. Vi har länge legat precis under fem miljoner personbilar i trafik, bland annat eftersom nybilsförsäljningen varit låg samtidigt som många bilar har exporterats eller skrotats. Även om de laddbara bilarna ökar tydligt tar det därför tid innan det får fullt genomslag i hela flottan, säger Mikael.

### Privatleasingen - på väg tillbaka

Privatleasingen har varit en viktig drivkraft för elektrifieringen i Sverige, och efter några svagare år syns nu tecken på en försiktig återhämtning. Företagsleasingen har legat relativt stabilt,

medan privatleasingen minskade tydligt efter toppen 2022. Under 2025 privatleasades omkring 50 000 nya bilar, vilket är en tydlig ökning jämfört med både 2023 och 2024, även om nivåerna fortfarande ligger under tidigare toppår.

– Privatleasing är en viktig marknad för elbilar, inte minst eftersom det ofta är hushåll mitt i livet som väljer att leasa, och där är el nu det vanligaste drivmedlet. Samtidigt är det också en grupp som påverkats tydligt av högre räntor och stigande levnadskostnader. Det gör privatleasingmarknaden viktig för elektrifieringen, men också känslig när hushållen blir mer försiktiga, säger Mikael.

### Utbyggnaden av laddinfrastruktur fortsätter

I Sverige består laddinfrastrukturen av både publika och icke-publika laddpunkter. De olika typerna av laddare är anpassade efter hur och var elbilar körs och parkeras.

Icke-publika laddare finns främst i hemmet eller på arbetsplatser. De har en laddeffekt på upp till 22 kW och

kräver oftast laddning 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 laddplatserna i landet.



Även fast den publika **laddinfrastrukturen byggts ut snabbt** återstår utmaningar

Publika laddare är öppna för allmänheten och 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 snabbaddare. I dag finns drygt 11 000 publika snabbaddare i Sverige enligt [Mobility Sweden](#), och längs de svenska vägarna finns det även ultrasnabba alternativ med effekt upp till 400 kW.

– Utbyggnaden av laddinfrastruktur har skett i snabb takt över Sverige de senaste åren. Enligt [Mobility Sweden](#) finns det fler än 9 000 publika laddstationer och över 65 000 laddpunkter i början av 2026. Förra året var motsvarande siffror 7 000 publika laddstationer och drygt 50 000 laddpunkter. Men även fast den publika laddinfrastrukturen byggts ut snabbt återstår utmaningar – inte minst för hushåll som saknar egen parkering eller möjlighet att ladda nära hemmet. Det gör att frågan om laddning i vardagen fortfarande är central för hur snabbt elektrifieringen kan fortsätta menar, Mikael.

Utbyggnaden av den publika laddinfrastrukturen har gått väldigt snabbt de senaste åren, och på många håll har den vuxit snabbare än fordonsflottan. I dag handlar utmaningen mindre om att få ut fler publika laddare och mer om att skapa laddmöjligheter nära hemmet för dem som saknar egen parkering eller rådighet över sin fastighet.



### Utvecklingen i relation till klimatmålen

Samtidigt som laddinfrastrukturen byggs ut och fordonsflottan successivt förändras sätts ramarna för utvecklingen av de klimatmål som påverkar vägtrafiken.

Sverige har redan som mål att nå nettonollutsläpp senast 2045, vilket innebär att utsläppen ska minska med minst 85 procent jämfört med 1990 års nivå. För inrikes transporter är målet att utsläppen ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivå, enligt Sveriges klimatlag.

Parallellt driver EU utvecklingen med bindande krav på nybilsmarknaden. Enligt EU:s klimatregelverk ska nya personbilar minska sina koldioxidutsläpp med 55 procent till 2030 jämfört med 2021. Från 2035 ska nya personbilar i princip ha nollutsläpp, även om det i senare politiska justeringar har öppnats för en viss flexibilitet, där utsläppen kan minska med omkring 90 procent och resterande del hanteras genom exempelvis klimatneutrala bränslen. Därtill innebär Euro 7-regelverket skärpta krav på fordonens miljöprestanda, men i en nedjusterad form jämfört med tidigare förslag, med större fokus på utsläpp över tid, icke-avgasutsläpp och batteriers livslängd.

### Hur ser prognosen ut då?

Enligt [Transportstyrelsen](#) har de genomsnittliga utsläppen från personbilar minskat de senaste åren, troligtvis på grund av att andelen el- och laddhybridbilar i nyregistreringen har ökat. Samtidigt utgör laddbara bilar fortfarande en begränsad del av den totala fordonsflottan, vilket innebär att fordonsflottan och utsläppsutvecklingen inte alltid går i samma takt. Naturvårdsverket och Klimatpolitiska rådet har också visat att utvecklingen är känslig för förändringar i styrmedel och ekonomiska förutsättningar. Det betyder att omställningen går framåt, men också att vägen mot klimatmålen påverkas både av hur snabbt fordonsflottan byts ut och av vilka drivmedel som används under tiden.



När man pratar om klimatmålen **är det viktigt att skilja på utsläppen här och nu** och hur snabbt själva fordonsflottan kan ställas om.

*- När man pratar om klimatmålen är det viktigt att skilja på utsläppen här och nu och hur snabbt själva fordonsflottan kan ställas om. Fram till 2030 har drivmedel stor betydelse för utsläppen, eftersom det tar lång tid att byta ut så många fordon. Därför har biodrivmedlen spelat en viktig roll i Sveriges utsläppsminskningar. Elektrifieringen hjälper till redan nu, men på kort sikt är det inte den som gör störst skillnad. På längre sikt, efter 2030, blir elektrifieringen däremot allt viktigare, förklarar Mikael.*

För att snabba på omställningen och göra det möjligt för fler hushåll att välja elbil har [regeringen](#) beslutat om en riktad elbilspremie som trädde i kraft den 18 mars 2026. Premien riktar sig till hushåll med lägre inkomster i områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik och gäller både nya och begagnade bilar samt leasing. Stödet uppgår till 1 300 kr i månaden i upp till tre år, vilket motsvarar totalt 46 800 kr.





# Så tänker svenska bilägare om framtidens transport

**F**ör att få en tydligare bild av hur svenska bilägare ser på elbilsomställningen har Verian genomfört en undersökning via den slumpmässigt rekryterade onlinepanelen Sifopanelen. Undersökningen genomfördes 4–20 februari 2026 och omfattade totalt 4 050 respondenter i åldrarna 18–79 år. Respondenterna är en mix av bensin/diesel-, hybrid- och elbilsägare.

Bakom siffrorna i rapporten finns tusentals vardagliga beslut om bil, resor och omställning. Resultaten visar hur bilägare ser på sitt nästa bilköp, vad som driver eller bromsar omställningen och hur synen på klimat, vardagsresande och statens roll skiljer sig mellan olika grupper.

## Vad väljer svenskarna vid nästa bilköp?

När man som blivande bilägare ska välja vilken bil man vill köpa spelar flera

faktorer in, oavsett om det är första eller tionde bilköpet. Här spelar drivmedel en stor roll och i årets undersökning kan man se att tidigare erfarenheter spelar in men också skillnader beroende på vad

**”** Elbilsägarna är den grupp som är mest nöjd med sitt val, något vi sett även tidigare år.

man kör idag. Elbilsägarna är den grupp som är mest nöjd med sitt val, något vi sett även tidigare år. Nästan alla (95 %) är nöjda med sin nuvarande bil och en stor majoritet (82 %) planerar att välja elbil igen vid nästa köp.

Även hybridbilsägarna är mycket nöjda med sitt val (95 %), och här är lojaliteten till eldrift i någon form tydlig. Drygt varannan (53 %) planerar att välja hybrid igen, medan drygt var femte (21 %) i stället ser elbil som sitt nästa alternativ.

Bensin- och dieselägarna är mer splittrade. Även här uppger en stor majoritet (82 %) att de är nöjda med sin nuvarande bil, men betydligt färre planerar att hålla fast vid samma drivmedel. Drygt var tredje (36 %) kommer att välja bensin eller diesel igen, medan en fjärdedel (25 %) överväger hybrid och drygt en av tio (12 %) elbil. Samtidigt är andelen som ännu inte bestämt sig fortsatt stor, vilket gör bensin- och dieselägarna till den grupp där osäkerheten inför nästa bilköp är tydligast.

## Vad får svenskarna att ta steget till elbil?

När svenska bilägare som i dag kör på bensin, diesel eller hybrid själva lyfter vad som skulle få dem att välja elbil är det framför allt ekonomiska och klimatrelaterade faktorer som väger tyngst. Sju av tio (70 %) uppger att lägre drivmedelskostnader är ett viktigt skäl, medan 64 procent lyfter minskad klimatpåverkan. Nära hälften (49 %) ser också elbil som ett naturligt framtidsval, där andra alternativ på sikt försvinner.

**”** Den enskilt största utmaningen som lyfts är inköpspriset

Samtidigt finns det tydliga hinder. Den enskilt största utmaningen som lyfts är inköpspriset – sju av tio (71 %) tycker att elbilar är för dyra att köpa.

Det finns också en viss oro kring hur elbilar fungerar i kyla (47 %). Tittar man enbart på de som inte kör elbil idag är det tydligt att oron främst kommer därifrån, bensin-/dieselbilsägare (46 %) och hybridbilsägare (49 %). När man frågar elbilsägarna själva framträder dock en mer nyanserad bild där var



Betalningslösningar är det som elbilsägarna anser som mest krångligt när det kommer till livet med elbil.

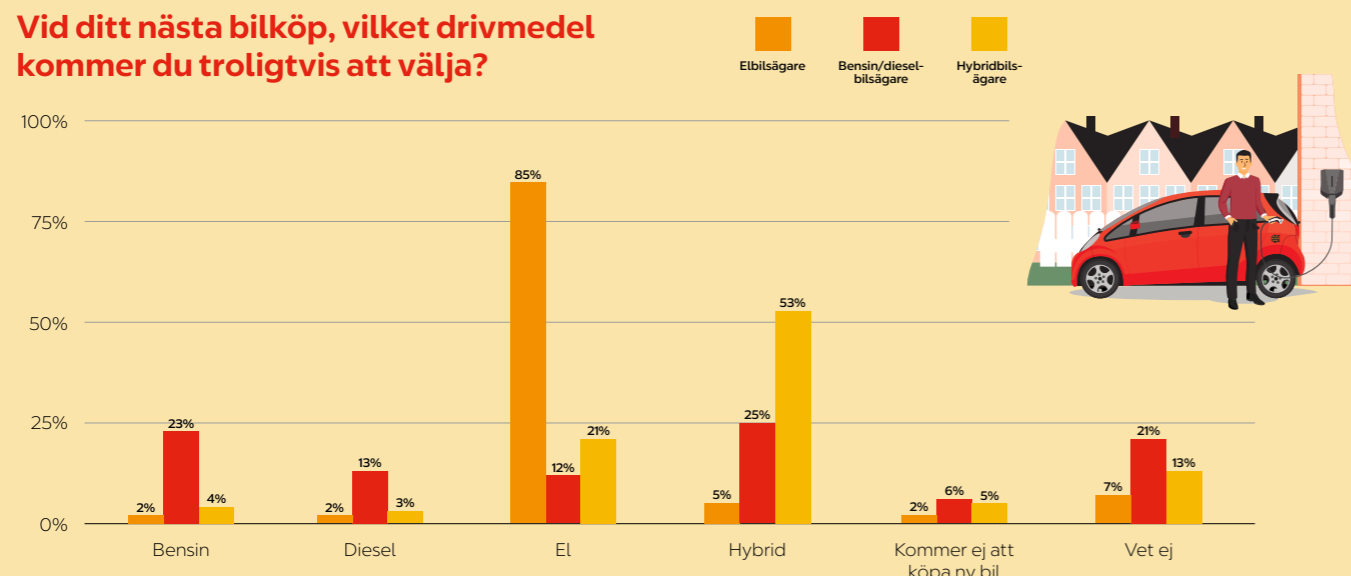
femte (21 %) uppger att kylan påverkar bilen negativt. Andelen som upplever problem har ökat något sedan förra året, från 15 procent, men bilden är fortfarande att de flesta inte ser kyla som ett avgörande hinder i vardagen.

**Så upplevs vardagen med elbil** När elbilsägare själva beskriver vardag är det framför allt inte räckvidden eller tillgången till laddare som lyfts som de största problemen, utan hur laddningen fungerar i praktiken. Nära två tredjedelar (64 %) tycker det är krångligt med olika betalningslösningar, medan nära var femte (19 %) inte ser det som ett problem.

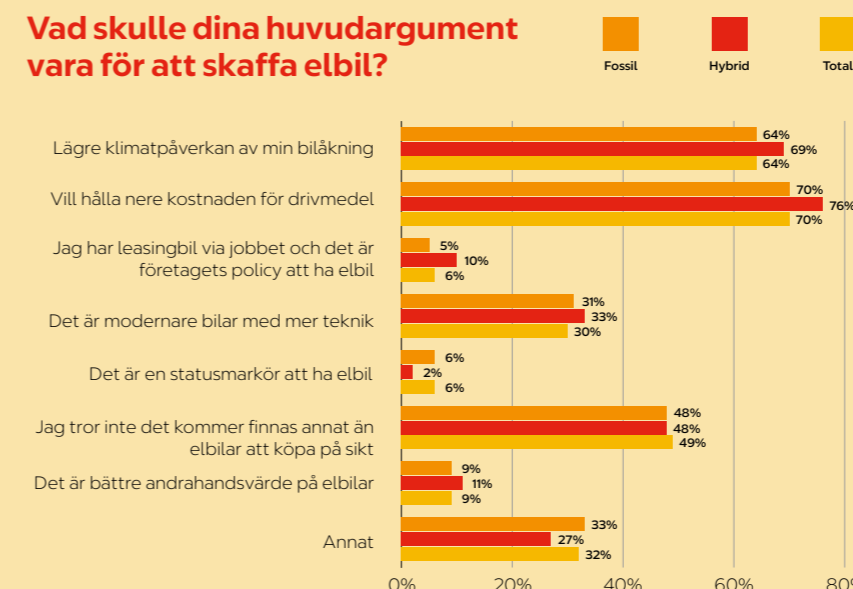
Tillgången till laddning upplevs i stort som god, även om en mindre andel (16 %) uppger att det är svårt att hitta publika laddplatser. Det tyder på att den publika laddinfrastrukturen i många fall fungerar väl för många elbilsägare i vardagen, även om smidigheten fortfarande påverkas av hur laddningen faktiskt kan betalas och användas.

När det gäller längre resor uppger nästan varannan elbilsägare (47 %) att de inte har någon räckviddsångest, det vill säga oro för att batteriet ska ta slut. Majoriteten av elbilsägarna (81 %) upplever inte att de har fler problem med sin elbil än med sin tidigare fossildrivna bil.

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



## Vad skulle dina huvudargument vara för att skaffa elbil?





Intervju Jenni Alterling:

”Omställningen går åt rätt håll  
– men tempot behöver öka”

Elektrifieringen fortsätter, men i en lägre takt än många hade hoppats på. Samtidigt visar årets undersökning att det fortfarande finns ett tydligt glapp mellan att se klimatomställningen som viktig och att själv ta steget i praktiken. Enligt Jenni Alterling, Senior Manager inom E-mobility på Circle K, hänger det nära ihop med både ekonomi, politik och hur tryck omställningen upplevs i vardagen.

– Det går framåt, men tempot är fortfarande lågt. I Sverige har utvecklingen i princip stagnerat de senaste åren. Elbilar har länge legat runt 35–40 procent av nybilsförsäljningen, samtidigt som utvecklingen är starkare i andra länder. Om man jämför med Norge, som ligger på över 90 procent, eller Danmark, som är uppe på nästan 70 procent, så är vi inte ens i närheten, säger Jenni.

Enligt henne handlar det inte om en enskild faktor, utan om en kombination av politiska signaler, ekonomiska förutsättningar och ett mer osäkert omvärldsläge. När fokus under en längre tid legat på bensin- och dieselpriiser snarare än på att skapa tydliga villkor för omställningen påverkar det både hushållens och företagets beslut.

– I Sverige har fokus från politiskt håll i hög grad legat på bensin- och dieselpriiser, samtidigt som det saknats tydliga initiativ som i någon större utsträckning driver på omställningen. Det påverkar

både viljan att ställa om och hur snabbt utvecklingen faktiskt går.

Samtidigt menar hon att många av de hinder som fortfarande förknippas med elbilslivet till stor del bygger på äldre föreställningar. Det gäller inte minst synen på laddning, där utvecklingen gått snabbt men där bilden hos många fortfarande är att det är krångligt eller svårt. Circle K arbetar därför löpande med att göra laddningen enklare och mer tillgänglig.

– Det finns fortfarande en bild av att det är svårt att ladda eller att det är krångligt med betalning. Men det stämmer inte längre. Man startar, stoppar och följer instruktionerna på skärmen, och det går att betala direkt med kort. Samtidigt märker vi att många förstår att vi behöver göra något åt klimatet, men när det handlar om att förändra sitt eget beteende blir det svårare. Då upplever man att man behöver offra något, och det gör att steget känns större.

Utbyggnaden av laddinfrastrukturen har samtidigt gått snabbt de senaste åren. Enligt Jenni finns det i dag ett betydligt starkare nätverk än många känner till, men kunskapen om hur långt utvecklingen faktiskt kommit har inte alltid hängt med. Därför handlar nästa steg inte bara om att fortsätta bygga ut, utan också om att minska osäkerheten kring hur det faktiskt fungerar att köra och ladda elbil i vardagen.

”

Vi tror på  
elektrifieringen och  
att det här är rätt väg

– Vi har byggt ut infrastrukturen i hög takt och har i dag ett bra nätverk. Men elbilsutvecklingen har inte riktigt hängt med, vilket har skapat ett glapp mellan antal bilar och laddmöjligheter. Där behöver vi bli bättre på att sprida kunskap och öka tryggheten kring att ta steget. Vi tror på elektrifieringen och att det här är rätt väg. Vi vill köra i 110 på motorvägen, men just nu går det snarare i 60. Riktningen är tydlig – och med rätt förutsättningar kan omställningen ta fart snabbt.

Intervju Thomas Sterner:

”Människor vill gärna ha  
klimatpolitik – men inte alltid  
när den drabbar dem själva”

Transportsektorns omställning handlar inte bara om teknik, utan också om hur människor reagerar på de styrmedel som ska driva förändringen. I årets undersökning syns ett tydligt glapp mellan att många svenskar tycker att klimatomställningen är viktig men att många inte är beredda att förändra sitt eget beteende. Enligt Thomas Sterner, professor i miljöekonomi vid Göteborgs universitet, är det ett mönster som känns igen från forskningen.

– Människor tenderar att förneka sitt eget ansvar och vill ha klimatpolitik i princip, men inte när det drabbar dem själva. Detta förstärks av politiska budskap som underminerar styrmedel, vilket skapar förvirring och minskar incitamenten för beteendeförändringar, säger Thomas Sterner.

Enligt Sterner visar forskningen att styrmedel behöver vara tydliga, konsekventa och möjliga att förstå för att få genomslag och accepteras över tid.

– Skatt på fossila utsläpp är huvudinstrumentet. Sen bör man komplettera den skatten med att tala om hur man använder intäkterna och visa att man använder dem på ett ansvarsfullt sätt. Antingen kan man betala tillbaka dem till landsbygden eller till fattiga människor, eller använda dem till sjukvård, skola eller för tydliga klimatändamål.

I debatten beskrivs bensinskatter ofta som orättvisa, men Sterner menar att den bilden är mer komplicerad än vad den ibland framställs som.

”

Om man beskattar en  
vara **stannar pengarna  
inom landet och bidrar**  
till att finansiera sådant  
som sjukvård och skola.

– Det är långt ifrån säkert att bensinskatter är regressiva. Det är inte nödvändigtvis så att de fattiga använder en större andel av inkomsten på bensin.

Man måste dessutom skilja på om bensinen blir dyrare för att världsmarknadspriiset går upp eller för att man beskattar den. Om man beskattar en vara stannar pengarna inom landet och bidrar till att finansiera sådant som sjukvård och skola.

När det gäller elbilar ser han subventioner som ett viktigt verktyg i en övergångsfas, även om de till en början främst når grupper med högre inkomster.

– Vi befinner oss i en övergångsperiod där elbilar gradvis ersätter fossildrivna fordon. Subventioner för elbilar är nödvändiga för att stimulera marknaden, även om det initialt gynnar rikare samhällsgrupper. På sikt kommer elbilar att bli billigare och mer tillgängliga för alla.

För Thomas Sterner är riktningen tydlig: fossila utsläpp behöver kosta mer, samtidigt som alternativ som elbilar och förnybar energi behöver gynnas.

– Bensin och diesel måste vara dyrare, medan elbilar och andra alternativ såsom kollektivtrafik, fjärrvärme och förnybar energi måste gynnas genom subventioner. Det är också viktigt att undvika vilseledande politik som sänker bränslepriiser.



# Skiftet till el dröjer

**F**rågan om när elbilen blir norm i Sverige säger något om hur svenskarna ser på omställningens tempo. I årets undersökning framträder en mer försiktig framtidsbild. Den vanligaste uppfattningen är att skiftet ligger längre fram i tiden – fyra av tio bilägare (39 %) tror att en majoritet av bilarna i Sverige först efter 2035 kommer att vara eldrivna.

Jämfört med tidigare år syns en viss rörelse mot att fler ser omställningen som mer långsiktig. Bland både bensin- och dieselbilägare samt hybridbilsägare har andelen som tror att en majoritet av bilarna i Sverige kommer att vara eldrivna först efter 2035 ökat. Bland bensin- och dieselbilägare har andelen stigit från 35 procent till 41 procent, och bland hybridbilsägare från 35 procent till 43 procent.

Även bland elbilsägare är det den vanligaste uppfattningen att skiftet ligger efter 2035 (28 %), även om fler i den gruppen än i övriga grupper ser en tidigare utveckling. Bland elbilsägare tror 13 procent att det sker redan 2030 och 15 procent omkring 2035, medan motsvarande andelar bland bensin- och dieselägare samt hybridbilsägare är lägre.

Samtidigt finns andra tydliga skillnader mellan grupperna. Bland bensin- och dieselbilägare uppger 15 procent att de tror att en majoritet av bilarna aldrig kommer att vara eldrivna, medan motsvarande andel bland elbilsägare är betydligt lägre (5 %). Hybridbilsägare placerar sig mellan dessa grupper, där 9 procent delar samma uppfattning.



Nästan sex av tio uppger att de inte har några planer på att göra förändringar

## Viktigt för framtiden, svårare i vardagen

För att genomföra omställningen krävs inte bara politiska beslut och teknisk utveckling, utan också förändringar i människors vardag. Undersökningen visar att synen på klimatomställningen är positiv bland bilägare – men att

det inte fullt ut speglas i beteendet. Drygt sju av tio (77 %) tycker att omställningen är viktig för Sveriges framtid men trots det uppger många att de inte planerar att förändra sitt eget vardagsresande. Det tydliggör ett glapp mellan attityd och beteende. Nästan sex av tio (59 %) uppger att de inte har några planer på att göra förändringar, medan 31 procent har vissa planer och endast 6 procent har tydliga planer på att göra förändringar.

Stödet för klimatomställningen är starkast bland dem som redan tagit ett steg i sitt eget vardagsresande genom att köra elbil (85 %), följt av hybridbilsägare (84 %), och något lägre bland dem som kör bensin- eller dieselbil (77 %). Samtidigt uppger en majoritet i alla grupper att de inte planerar att förändra sitt vardagsresande för klimatets skull. Även bland grupper som redan står närmare omställningen är alltså steget till ytterligare förändring långt.

När svenskarna får ta ställning till vilka åtgärder som är viktigast för att driva klimatomställningen framåt, ligger fokus i hög grad på lösningar i systemet snarare än på förändringar i det egna beteendet. Bland elbilsägare prioriteras elektrifiering av yrkestrafik (47 %), följt av tekniska

innovationer (46 %) och utbyggnad av laddinfrastruktur (33 %). Bland hybridbilsägare står tekniska innovationer (47 %) och elektrifiering av yrkestrafik (39 %) högst, medan bensin- och dieselägare i högre grad lyfter tekniska innovationer (44 %). 3 procent anser att det inte finns någon viktig åtgärd alls för att Sverige ska lyckas med klimatomställningen inom transportsektorn.

De största hindren för klimatomställningen inom transportsektorn upplevs vara kostnaden och bristen på alternativ. Hälften av bilägarna (50 %) tycker det är för dyrt att ställa om, och lika många pekar på att det saknas tillräckligt bra alternativ till bensin- och dieselbilar. Två av fem (41 %) menar att otydliga politiska beslut är en viktig utmaning.

När resultaten bryts ned på drivmedelsnivå framträder dock skillnader. Bland bensin- och dieselägare uppges brist på tillräckligt bra alternativ (51 %) och kostnaden för omställningen (50 %) som de största hindren, följt av att ansvaret läggs på privatpersoner (46 %).

Hybridbilsägare lyfter främst kostnaden för omställningen (51 %), följt av otydliga politiska beslut och ansvarsfördelning (47 %) och att ansvaret läggs på privatpersoner (47 %).

För elbilsägare, som redan tagit steget, ser bilden annorlunda ut. Där upplevs i stället otydliga politiska beslut som det största hindret (52 %), följt av att ansvaret läggs på privatpersoner (46 %) och kostnaden för omställningen (44 %).

## Subventioner delar bilägarna

Ekonomiska incitament och styrmedel har setts av många som ett viktigt verktyg för att driva på klimatomställningen. Men hur ser bilägarna själva på statens roll i den här utvecklingen? Undersökningen visar att synen på subventioner skiljer sig beroende på vilken bil man kör, men att även kön påverkar inställningen.



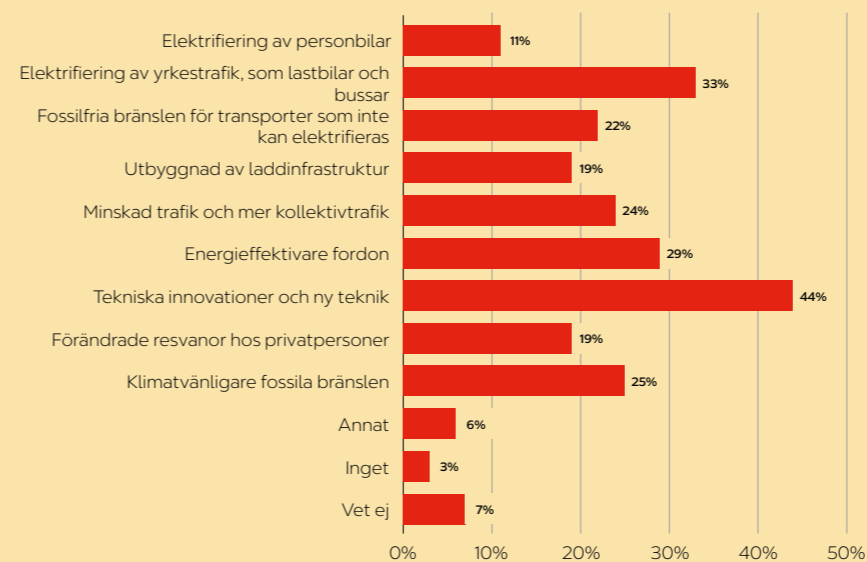
Inställningen till statliga subventioner för elbilar är delad, men med en viss övervikt åt det positiva.

Inställningen till statliga subventioner för elbilar är delad, men med en viss övervikt åt det positiva. Nästan varannan bilägare (48 %) är positiv till det, medan nära var fjärde (23 %) är negativ. Samtidigt är en betydande andel neutrala (23 %), vilket visar att många ännu inte tagit tydlig ställning i frågan.

Stödet för statliga subventioner är störst bland elbilsägare, där tre av fyra (75 %) är positiva – en nivå som är oförändrad jämfört med 2025. Bland hybridbilsägare har stödet ökat från 51 till 57 procent. Även bland bensin- och dieselägare syns en viss ökning, där nästan varannan (46 %) nu är positiv, jämfört med 39 procent 2025.

Sammantaget är män i högre utsträckning negativt inställda till statliga subventioner än kvinnor (29 % jämfört med 18 %). Det syns också en ökad öppenhet bland bilägare som kör helt eller delvis på fossila drivmedel, där en större andel nu är positiva jämfört med föregående år.

## Vilka delar tycker du är viktigast för att Sverige ska lyckas med klimatomställningen inom transportsektorn? (Flera svar möjliga)



# Yrkestrafiken



Yrkestrafiken är en bärande del av Sveriges transportsystem och är avgörande för att transporter, leveranser och samhällslogistik ska fungera. Samtidigt pågår en omställning där minskade utsläpp, elektrifiering och andra fossilfria lösningar får allt större betydelse. Diesel dominerar fortfarande,

men utvecklingen rör sig stegvis i en ny riktning. I det här kapitlet tittar vi närmare på hur yrkestrafiken förändras, vilka villkor som präglar omställningen och vilka utmaningar som fortfarande återstår, med stöd i statistik, intervjuer och perspektiv från både branschen och allmänheten.

SIDORNA 18-23 >>

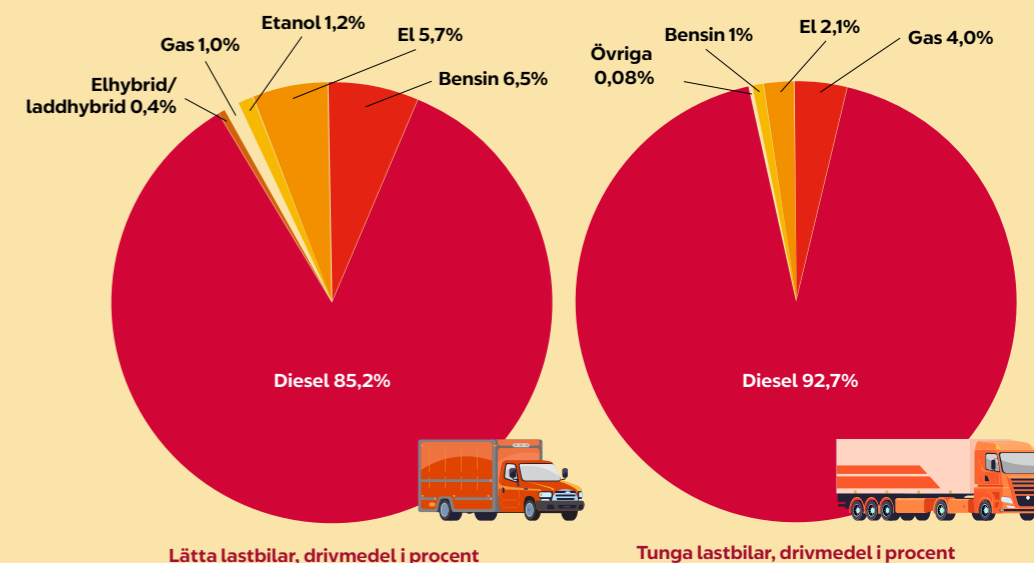




# Vägen mot en fossilfri yrkestrafik

## Drivmedel i procent på lätta och tunga lastbilar

Källa: Trafikanalys



**Trafikanalys rapport** Fordon i län och kommuner 2025 visar att det fanns 628 000 lätta lastbilar i trafik under 2025, vilket är en knapp ökning jämfört med året innan. Likt tidigare är drivs den stora majoriteten av de lätta lastbilarna fortfarande med diesel som drivmedel.

Enligt Trafikanalys har 85 procent av de lätta lastbilarna diesel som drivmedel och 7 procent bensin. Samtidigt går utvecklingen gradvis i en mer elektrifierad riktning. Jämfört med 2024 har andelen laddbara lätta lastbilar ökat från 4 till 6 procent, och under 2025 var drygt var fjärde nyregistrerad lätt lastbil eldriven. Det visar att elektrifieringen successivt tar mark, även om diesel fortsatt dominerar flottan.



Mikael Levin

- Elektrifieringen går framåt även bland lätta lastbilar, men den sker på en marknad som varit mycket svag under flera år. När nyregistreringen ligger på så låga nivåer tar det också längre tid innan förändringen får genomslag i hela flottan, säger Mikael.



## Bland tunga lastbilar syns en ökning av eldrivna fordon

Även bland tunga lastbilar syns en ökning av eldrivna fordon. Vid det senaste årsskiftet uppgick antalet till 1 843, vilket visar att elektrifieringen är på väg även i det här segmentet. Samtidigt dominerar diesel fortfarande tydligt. Av de omkring 86 000 tunga lastbilar som fanns i trafik 2025 gick 93 procent på diesel, medan 4 procent gick på gas, enligt Trafikanalys. Siffran för eldrivna tunga lastbilar behöver dessutom sättas i sitt sammanhang eftersom statistiken även omfattar lättare fordon som registreras som tunga lastbilar, menar Mikael.

- Antalet eldrivna tunga lastbilar ökar, men en del av utvecklingen drivs av fordon upp till 4,25 ton som registreras som tunga lastbilar. De används ofta mer som lätta lastbilar och får dessutom köras med B-körkort. Tittar man på de riktigt tunga lastbilarna går elektrifieringen fortfarande ganska långsamt.

## Åkerierna – nyckeln till omställningen?

Åkerierna är en central del av transportsektorn och har en nyckelroll i omställningen av yrkestrafiken. Branschen består till stor del av mindre företag, samtidigt som större aktörer står för en betydande del av omsättningen.

I [Åkeribarometern](#) våren 2025 uppger drygt fyra av tio företag att de har mellan ett och fem fordon, medan knappt fem procent har fler än 100 fordon. Samtidigt visar Sveriges Åkeriföretags Nyckelrapport 2024 att företag med fler än 100 anställda står för omkring en tredjedel av branschens omsättning. Det visar på en bransch där både små och stora aktörer behöver vara med i omställningen, men där förutsättningarna ser väldigt olika ut.

Samtidigt verkar många åkerier i ett pressat marknadsläge. Åkeribarometern visar att lönsamheten är svag i stora delar av branschen och att kundernas betalningsvilja för fossilfria transporter fortsatt är låg. Tre av fyra företag beskriver betalningsviljan som dålig eller mycket dålig, och drygt hälften uppger att omställningen påverkar lönsamheten negativt. Det gör att många företag är försiktiga, trots att intresset för eldrivna fordon finns.

För många åkerier handlar omställningen därför inte bara om att köpa in nya fordon, utan om att hela kalkylen måste gå ihop. Körmonster, tillgång till laddning och elkostnad blir avgörande för om eldrift går att få ihop i praktiken.



## Den stora utmaningen för tunga ellastbilar är att ekonomin ofta inte går ihop ännu

- Den stora utmaningen för tunga ellastbilar är att ekonomin ofta inte går ihop ännu. Ska det fungera behöver körningen vara ganska förutsägbar, och laddningen ske där kostnaden är låg – helst vid terminalen eller över natten. Om man blir beroende av snabb-laddning blir kalkylen snabbt mycket svårare att få ihop, säger Mikael.

Det innebär att omställningen ser olika ut i olika delar av yrkestrafiken. Där körningen är mer förutsägbar, som inom lokal distribution, är eldrift lättare att få att fungera. För längre och mer varierade transporter är steget ofta större, både ekonomiskt och praktiskt. Åkeribarometern visar också att behovsbilden ser liknande ut som tidigare: ökad betalningsvilja från kund, ekonomiska incitament och tillgång till infrastruktur hör fortsatt till de viktigaste faktorerna för att omställningen ska kunna ta fart.

## Ramarna för omställningen

Sveriges klimatmål för att yrkestrafiken ska ställa om ligger fast, men med 2030 allt närmare blir det också tydligt hur mycket som återstår. Enligt Naturvårdsverket ska utsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010, samtidigt som Sveriges långsiktiga mål om nettonollutsläpp senast 2045 ligger kvar. I stora drag känns bilden igen från förra årets rapport: kraven ökar och yrkestrafiken får en allt viktigare roll i klimatomställningen. Det som blivit tydligare i år är snarare hur olika vägen framåt ser ut på kort och lång sikt.

- På kort sikt kan biodrivmedel som HVO bidra till att sänka utsläppen i yrkestrafiken, eftersom det går att använda i de dieselfordon som redan finns. Men det finns också tydliga begränsningar, både i pris och tillgång. Vätgas finns med i diskussionen, men än så länge handlar det om små pilotprojekt. Därför är det fortfarande elektrifiering som är den mest realistiska vägen framåt på längre sikt, förklarar Mikael.

Samtidigt blir det tydligt att omställningen inte bara handlar om vilka fordon som kommer ut på marknaden. För att elektrifieringen ska ta fart krävs också att laddinfrastrukturen, särskilt för tunga fordon, byggs ut i takt med behoven, både längs större transportstråk och i den dagliga driften. Parallellt fortsätter EU:s regelverk att sätta ramarna för utvecklingen, samtidigt som ekonomiska incitament som klimatpremien för tunga lastbilar ska göra investeringarna lättare att bära. Tillsammans visar det att yrkestrafikens omställning inte bara handlar om ambitioner, utan om vilka förutsättningar som faktiskt finns för att ställa om i praktiken.



Intervju: Lennart Olsson, Circle K

## ”Omställningen står fortfarande och stampar”

Omställningen i den tunga trafiken går fortfarande för långsamt. Försäljningen av eldrivna tunga lastbilar ökar, men takten är fortfarande låg, samtidigt som flera andra delar av omställningen kommit längre. Det menar Lennart Olsson, ansvarig för laddning tung trafik på Circle K, som beskriver en utveckling där infrastrukturen i många fall hunnit längre än själva fordonsflottan.

- Omställningen står fortfarande och stampar. Försäljningen av tunga eldrivna lastbilar ligger kvar på sex, sju, åtta procent, och det är alldeles för låg takt för att det här verkligen ska ta fart. Samtidigt har den publika laddinfrastrukturen byggts ut ganska fort och ligger tydligt före bilarna. För de lätta lastbilarna ser det bättre ut. Där går utvecklingen mer framåt, och de har mycket bättre möjligheter att använda den laddinfrastruktur som redan finns, ladda hemma och klara sig med lägre effekt, säger Lennart.

Just skillnaden mellan tung och lätt yrkestrafik är central, menar han. Där lätta lastbilar i högre grad kan använda samma typ av laddning som personbilar och lättare laddas hemma eller i den egna verksamheten, ställer de riktigt tunga fordonen helt andra krav.

- Våra publika stationer är egentligen en räckviddsförlängare. Basen i åkeriernas

laddning behöver finnas hemma, på terminalen eller i den egna verksamheten. Då måste de få möjlighet och stöd att bygga det. Det tar tid att få nätanslutning och få allt på plats, och ska det ge effekt till 2030 måste det arbetet börja nu.

Samtidigt ser han att nästa steg i utvecklingen nu börjar bli tydligt. Det gäller inte minst MCS-laddning, megawattladdning, som gör det möjligt att ladda med betydligt högre effekt än tidigare och därmed bättre anpassa laddningen till den tunga trafikens körmönster.

- Det stora som händer nu är att MCS-laddning börjar testas på riktigt. Vi har de första laddarna på plats. Då går det att ladda så snabbt att man kan få in laddningen under förarens lagstadgade vilotid. Det är ett väldigt spännande område, för det är först då som elektrifieringen på allvar kan börja fungera även för fjärrtrafik.

För Lennart handlar omställningen därför inte om att välja ett enda spår, utan om att bygga ett system där flera lösningar kan fungera sida vid sida. Även om elektrifieringen väntas bli dominerande ser han att andra fossila drivmedel fortsatt kommer att ha en roll i de delar av marknaden där kraven ser annorlunda ut.



Jag tror att **elektrifiering kommer att vara absolut dominerande framöver**

- Jag tror att elektrifiering kommer att vara absolut dominerande framöver. Samtidigt kommer det också att finnas biogas, flytande fossila drivmedel och vätgas i de delar där el inte täcker behoven fullt ut, till exempel där man behöver längre räckvidd eller längre drifttid än vad batterierna klarar.



## Yrkestrafiken i omställning

**Yrkestrafiken** är en viktig del av både klimatomställningen och människors vardag.

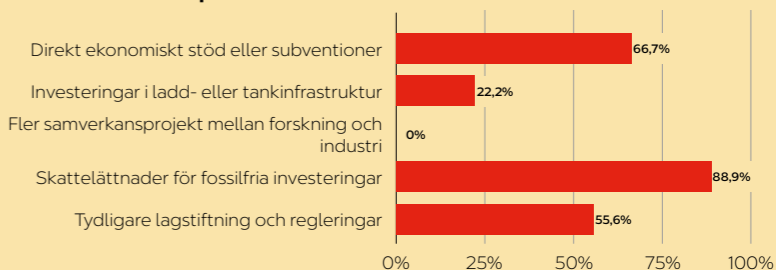
För att få en bredare bild av hur omställningen ser ut har vi kombinerat två perspektiv i årets rapport. Dels har vi genomfört en enkät bland aktörer i transportsektorn, däribland åkerier, för att få en bild av hur branschen själv ser på utvecklingen. Undersökningen har tagits fram tillsammans med E-Charge 2, ett innovationsprojekt som arbetar med att testa elektrifierade tunga och långväga transporter som kräver högeffektladdning. Målet är att bidra till omställningen mot mer fossilfria transporter.

Likt förra årets Sifo-undersökning har vi också ställt frågor om hur bilägare ser på yrkestrafikens roll i omställningen. Vi har bland annat undersökt hur viktigt bilägare tycker att det är att yrkestrafiken går över till fossilfria bränslen, och vilka aktörer de anser har det främsta ansvaret för att driva utvecklingen framåt.

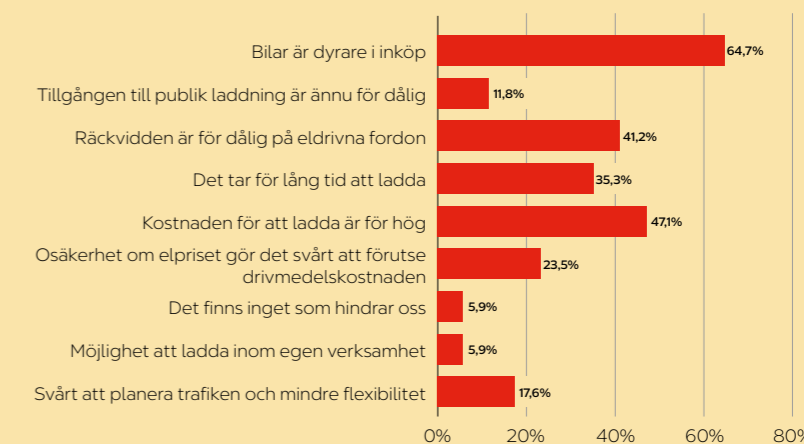
### Starkt stöd för omställningen - och högre förväntningar på staten

Undersökningen från Verian visar att stödet för en fossilfri yrkestrafik är

#### Vilka åtgärder skulle ha störst effekt för att underlätta omställningen till en fossilfri transportsektor?



#### Vad är det som hindrar er att byta till eller skaffa fler eldrivna lastbilar?





fortsatt starkt i alla grupper (80 %). Bland bensin- och dieselsägare tycker en tydlig majoritet (78 %) att det är viktigt att yrkestrafiken går över till fossilfria bränslen. Bland hybridbilsägare är stödet ännu starkare, där nära nio av tio (87 %) tycker att omställningen är viktig. Bland elbilsägare är det fortfarande nästan alla (90 %) som tycker detsamma. Det visar att stödet är brett, även om det är starkast bland dem som själva redan kör el- eller hybridbil.

Men det finns skillnader inom grupperna. Bland hybridbilsägare tycker mer än varannan kvinna (61 %) att yrkestrafikens omställning är mycket viktig, jämfört med knappt hälften av männen (47 %). Bland elbilsägare är det i stället äldre som sticker ut, där sju av tio (71 %) i åldern 56–84 år tycker att omställningen är mycket viktig, medan motsvarande andel bland personer i åldern 35–55 år är knappt tre av fem (57 %).

När svenska bilägare får frågan om vem som bär det främsta ansvaret för att driva omställningen framåt är bilden tydlig. Staten och regeringen pekas ut som den viktigaste aktören av en majoritet (55 %), nära två av fem (39 %) tycker att det är transportföretagens ansvar, och ungefär tre av tio (31 %) tycker fordonstillverkarna. Nästan samtliga är överens (92 %) om att det inte är konsumenternas ansvar att se till att omställningen drivs framåt.

Det visar att stödet för omställningen finns, men också att förväntningarna på politiken har blivit tydligare. Yrkestrafikens omställning ses inte bara som en fråga om ny teknik, utan som något som kräver beslut, incitament och en ansvarsfördelning som fungerar i praktiken.

### Branschens syn på vägen framåt

Vår enkät, som genomförts i samarbete med E-Charge 2, visar att flera drivmedel fortfarande används parallellt i åkeriernas flottor. HVO100 har kvar en stark position och används av nära nio av tio (88 %), vilket är samma nivå som i fjol. El finns nu hos samtliga tillfrågade (100 %), medan diesel fått en mindre framträdande roll och finns hos drygt sju av tio (71 %), en minskning på 6 procentenheter från förra året (77 %). Gas är också fortsatt en viktig del av bilden, där drygt tre av fyra (77 %) använder LBG/LNG och drygt hälften (53 %) CBG/CNG.

När åkerierna i undersökningen blickar fram mot 2030 blir el det tydligaste gemensamma spåret då samtliga tror att el kommer att fortsätta vara en del

av flottan. Diesel förväntas minska till drygt två femtedelar (41 %), och även HVO100 backar till nära tre femtedelar (59 %). LBG/LNG ligger kvar på drygt tre av fyra (77 %), medan CBG/CNG minskar till drygt fyra av tio (41 %).



Nästan alla tillfrågade instämmer i någon grad i att verksamheten kommer att kunna bli helt fossilfri

Bland aktörerna i E-Charge 2 är tron på den egna omställningen fortsatt stark. Nästan alla tillfrågade instämmer i någon grad i att verksamheten kommer att kunna bli helt fossilfri, och drygt tre av fyra (77 %) instämmer i hög grad. Det ligger nära förra årets nivå, då tre av fyra (76 %) uppgav att verksamheten skulle kunna bli helt fossilfri i framtiden.

Tidsbilden är samtidigt mindre samlad än i fjol. En av fyra (25 %) uppger att verksamheten redan är fossilfri, medan en av åtta (13 %) bedömer att det kan ske redan 2027. Nära en femtedel (19 %) tror att det är möjligt till 2030, och den största gruppen, drygt två av fem (44 %), ser 2035 som en mer realistisk tidpunkt. Förra året trodde en fjärdedel (25 %) att omställningen skulle vara möjlig till 2030, medan hälften (50 %) pekade ut 2035. Det tyder på att 2030 fortfarande uppfattas som möjligt för vissa, men att framtidstron på en snabb omställning har dämpats i takt med att måldatumet kommit närmare.

Det syns också i hur åkerierna beskriver sitt arbete här och nu. Mer än fyra av fem (82 %) uppger att de redan har börjat implementera fler fossilfria lösningar i verksamheten. Drygt en av tio (12 %) planerar att göra det innan 2030, medan endast en mindre andel (6 %) saknar konkreta planer.

### När kostnaden styr takten

Omställningen för yrkestrafiken handlar fortfarande i hög grad om ekonomi för åkerierna. I årets enkät är det tydligt att

kostnaden fortsätter att vara det främsta hindret till varför det är svårt att ställa om, både för transportsektorn i stort och för deras egna åkerier.

Att eldrivna lastbilar är dyra i inköp är det som bromsar åkerierna främst till att införskaffa fler, det uppger nästan två av tre (65 %). Nära hälften (47 %) ser också kostnaden för att ladda som ett hinder – vilket är en tydlig ökning från förra året, då var tredje (35 %) pekade på just laddkostnaden. Däremot har räckviddsfrågan tappat mark, då fyra av tio (41 %) lyfter räckvidden som ett hinder, jämfört med drygt hälften (53 %) i fjol. Ett tecken på att förutsättningarna i viss mån har förbättrats, sannolikt både genom fordons tekniska utveckling och genom en utbyggd laddinfrastruktur

Enkäten visar också att åkerierna upplever marknaden som mer avvaktande till fossilfria transporter. Fler än hälften av de tillfrågade (56 %) uppger att de inte har märkt någon ökning i kundernas krav på fossilfria transporter under det senaste året, medan knappt två av fem (39 %) svarar att de har märkt en ökning. Det är ett tydligt skifte från förra året, då tre av fem (61 %) upplevde att kraven hade ökat. Årets resultat tyder alltså på att trycket från transportköparna har mattats av, eller åtminstone inte vuxit i samma takt som tidigare.



Drygt sju av tio bedömer kundernas betalningsvilja för fossilfria transporter som generellt dålig

Samtidigt är betalningsviljan fortsatt svag. Drygt sju av tio (72 %) bedömer kundernas betalningsvilja för fossilfria transporter som generellt dålig, medan drygt en femtedel (22 %) beskriver den som god. Ingen beskriver den som mycket god. Bilden blir därmed tydlig: även om omställningen ses som viktig är det fortfarande svårt för många aktörer att få ersättning för de merkostnader den innebär. När kundkraven samtidigt inte ökar i samma utsträckning blir marknaden snarare en broms än en drivkraft i omställningen.

### Vad skulle få utvecklingen att ta fart?

När åkerierna själva får peka ut vad som skulle göra störst skillnad för omställningen i transportsektorn hamnar de ekonomiska incitamenten i centrum, liksom vad som hindrar dem.

Nära nio av tio (89 %) lyfter skattelättnader för fossilfria investeringar, en tydlig ökning från förra året, då nära åtta av tio (79 %) pekade ut samma sak. Direkt ekonomiskt stöd eller subventioner lyfts av två av tre (67 %) och tydligare lagstiftning och regleringar nämns av mer än hälften (56 %). Ingen av åkerierna uppger samverkansprojekt mellan forskning och industri som nödvändigt för en fossilfri transportsektor.

Ett liknande mönster syns i frågan om vad som skulle underlätta elektrifieringen av den egna fordonsflottan. Drygt sju av tio (71 %) lyfter behovet av ekonomiskt stöd vid inköp av nya fordon. Det är något lägre än förra året, då en stor majoritet (81 %) såg detta som nödvändigt. Samtidigt har lägre kostnad för laddning blivit viktigare och nämns nu av nära två av tre (65 %), upp från mer än hälften i fjol. Drygt hälften (53 %) pekar också på en omvänd kilometerskatt som något som skulle underlätta och nära en fjärdedel (24 %) lyfter möjligheten att ladda inom egen site.

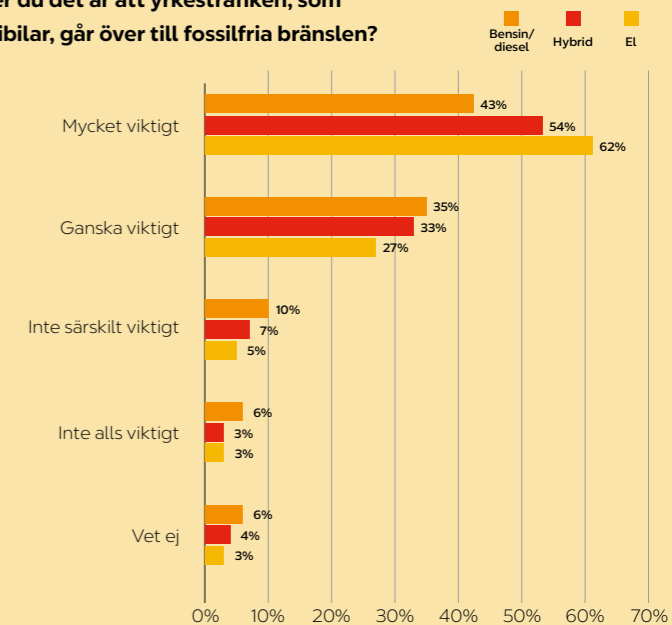
### Vilken teknik ska driva nästa steg?

Det är också tydligt att teknikutvecklingen spelar en viktig roll i omställningen och vilken teknikutveckling branschen sätter störst hopp till. Nästan samtliga (94 %) anser att förbättrad batteriteknik för elfordon kommer att ha störst betydelse för att nå en fossilfri transportsektor. Förra året var samtliga tillfrågade (100 %) överens om detta, så även om andelen sjunkit något är bilden i praktiken densamma. Nära två av fem (39 %) lyfter optimeringsverktyg för ruttplanering och logistik, medan en tredjedel (33 %) pekar på utvecklingen av nya fossilfria drivmedel, till exempel vätgas. Där syns en tydlig nedgång från förra året, då nära sju av tio (69 %) såg nya fossilfria drivmedel som en viktig byggsten.

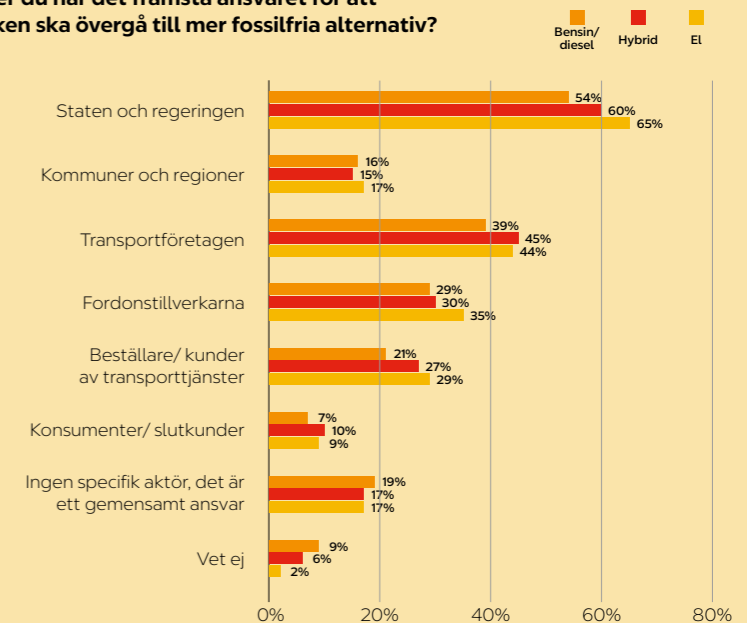
Åkerierna pekar därmed åt ett tydligt håll där teknikutvecklingen fortfarande ses som viktig, men det som framför allt efterfrågas nu är bättre ekonomi, lägre risk och villkor som gör det möjligt att ta nästa steg i praktiken.

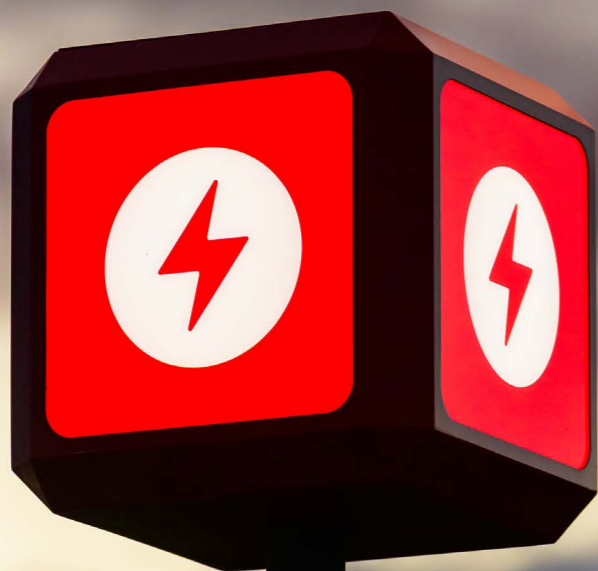


### Hur viktigt tycker du det är att yrkestrafiken, som lastbilar och taxibilar, går över till fossilfria bränslen?



### Vilka tycker du har det främsta ansvaret för att yrkestrafiken ska övergå till mer fossilfria alternativ?





Mattias Goldmann

## ”Det som har gått upp måste också komma ner”

Omställningen till fossilfria transporter går framåt, men inte i den takt som skulle behövas. Samtidigt har utvecklingen gått in i en ny fas, där de mest drivande grupperna redan har tagit steget och en bredare grupp hushåll och företag fortfarande tvekar. Det menar Mattias Goldmann, grundare av 2030-sekretariatet.

- Vi står vid ett vägskäl. Early movers har redan ställt om, medan vanligt folk fortfarande tvekar: ska jag ställa om eller inte? Under en tid med billig bensin och diesel har det varit svårt att få ihop kalkylen. Men när priserna nu stiger blir logiken starkare igen. Samtidigt ser vi elbilar på snart varje gata och laddare på varje mack, vilket gör att steget känns allt mer självklart, säger Mattias.

Gapet mellan att många tycker att klimatomställningen är viktig och att färre vill förändra sitt eget beteende är enligt Mattias en naturlig del av den fas omställningen nu befinner sig i.

- De flesta av oss är ganska nöjda med våra liv och inte särskilt sugna på att ändra allt i grunden. Därför handlar den här fasen inte om att människor ska leva helt annorlunda, utan om att göra det möjligt att fortsätta resa, ta sig till sommarstugan, fjällen eller släkt och vänner – men utan avgaser. I grunden är skillnaden ganska liten: du sätter i en kontakt och får rena elektroner i stället för att slanga in smutsiga drivmedel från en pump.

Samtidigt menar han att politiken fortfarande skickar dubbla signaler. När fossila alternativ fortsatt gynnas, blir det svårare att skapa tillit till att riktningen verkligen ligger fast.



Jag tycker att det är talande att staten lägger **300 miljoner kronor** på den nya elbilspremien och nästan **två miljarder kronor** på billigare bensin och diesel.

- Jag tycker att det är talande att staten lägger 300 miljoner kronor på den nya elbilspremien och nästan två miljarder kronor på billigare bensin och diesel. Då läggs ett stort ansvar för omställningen på hushåll och småföretag, eftersom de inte får rätt incitament till att ställa om - den fina principen att förorenaren betalar gäller inte.

Trots det ser han fortfarande 2030-målet som möjligt att nå, men menar också att frågan inte bara handlar om klimatansvar, utan också om betydande kostnader för Sverige om vi inte lever upp till EU:s krav.



Mattias Goldman

- Från 2010 till 2023 låg vi i princip i takt med vad som krävdes för att nå 2030-målet. Men 2024 ökade Sveriges utsläpp snabbast i hela västvärlden, och det skapade ett tydligt gap. Utsläppsökningen är olycklig, men tillfällig – det som har gått upp måste också komma ner. Att missa EU:s krav kan kosta mellan åtta och fyrtio miljarder kronor från Sveriges statskassa, pengar som gör bättre nytta genom att användas här hemma.

Som avslutning lyfter Mattias att nästa steg inte bara handlar om fler elbilar och nya drivmedel, utan också om hur transporter faktiskt används och organiseras. Där finns fortfarande stora möjligheter att minska både utsläpp och kostnader utan att vänta på nästa tekniksprång.

- Det är väldigt glädjande att vi ställer om från fossilt till förnybart och eldrift. Det behöver gå snabbare, men vi behöver också våga ställa frågan om alla resor verkligen måste göras – eller om vissa lika gärna kan ersättas av att koppla upp sig, samåka eller samdistribuera gods. Där tror jag att vi kan effektivisera bort ganska mycket utan att det känns som någon välfärdslust. Ofta sparar vi också både tid och resurser.

# Vardagsbilisten styr omställningen

Elektrifieringen av fordonsflottan går nu in i en ny fas. Hittills har utvecklingen drivits av en relativt liten grupp tidiga användare, men nu öppnas möjligheten att nå ut till en bredare, mer riskkänslig mainstreammarknad.

Detta speglas i rapporten. Lojaliteten bland elbilsägare är mycket stark, 82 procent vill välja elbil igen. Det är de 12 procenten bensin- och dieselägare som kan tänka sig att byta till el som nu behöver bli fler.

## Priserna måste ner

Argumenten för elbilar är i grunden rationella och starka: lägre drivmedelskostnader (hela 70 procent håller med) och minskad klimatpåverkan (64 procent håller med).

Samtidigt finns utmaningar. Kostnaden är central: 71 procent upplever att elbilar är för dyra, och hälften av bilägarna anger pris som ett stort hinder för omställningen. Ett högt pris minskar också toleransen för sådant man inte tycker fungerar – ju större investering, desto mindre utrymme för kompromisser. Det är helt uppenbart att insatser som kan minska kostnader kommer att göra störst skillnad.

## Lyssna in behoven

Att 47 procent av icke-elbilsägare oroar sig för kyla är väntat. Men att var femte (21 %) elbilsägare faktiskt upplever negativ påverkan av kyla ska man förstå ta på allvar – och åtgärda. Det som möjligen accepteras i en utvecklingsfas har ingen plats när marknaden breddas. Vi talar ju om en av hushållets största utgifter.

## Attityd och beteende är olika saker

Vi ser ett klassiskt gap mellan vilja och handling som vi har alla möjligheter att överbygga. 77 procent anser att klimatomställningen är viktig, samtidigt som 59 procent trots det inte planerar att förändra sitt beteende. Ännu en mi-

noritet (39 %) tror att elbilar blir majoritet före 2035. Kanske är det så enkelt att det man själv inte planerar att köpa i närtid, det bedömer man också som mindre sannolikt att andra köper.

## Satsa på förtroendeskapande

För att få upp hastigheten på omställningen så behöver elbilens fördelar därför bli tydligare för fler. Så länge pris och risktänk väger tyngre än nyttan kommer omställningen att gå långsammare än planerat.

Med det sagt så står inte elbilsmarknaden still, den utvecklas i en stabil och mer mogen riktning. Tidigare dominerande drivkrafter som teknikintresse och värderingar, ersätts nu av krav på tydligt ekonomiskt värde och hög tillförlitlighet, vilket stärker marknaden långsiktigt. Som för vilken bil som helst. Nästa steg i omställningen handlar därmed inte i första hand om teknik, utan om hur vi bygger ett ännu starkare förtroende hos konsumenterna.



## Kontakt



**Johan Söderberg**  
Director Fuel & E-mobility  
[johan.soderberg@circlekeurope.com](mailto:johan.soderberg@circlekeurope.com)