



# Hållbara transporter i en föränderlig värld

– en lägesbild av hållbarhetsarbetet inom e-handelns logistik

---

PM: 2023:11

Datum: 2023-12-15

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2023-12-15

Omslagsfoto: Mostphotos

# Förord

E-handeln har ökat under många år. I takt med denna ökning har även leveransalternativ och utbudet av hållbara transporter ökat. Men hur påverkas transport- och e-handelsbranschens hållbarhetsarbete av dagens osäkra konjunkturläge? Vad är det som egentligen driver hållbarhetsarbetet?

Denna promemoria är en lägesbild baserat på ett urval av intervjuer som beskriver hur de hållbara transporterna påverkas, hur transportörer och e-handlare hanterar marknadens prisökningar och kundernas förändrade köpmönster. Promemorians målgrupp är ett flertal berörda aktörer, såsom regeringen, myndigheter, kommuner, näringsliv och intresseorganisationer.

Sara Berntsson och Hans ten Berg har skrivit promemorian. Sara Berntsson har varit projektledare och Andreas Tapani ansvarig avdelningschef.

Vi vill rikta ett varmt tack till de aktörer som har bidragit med sin tid och kunskap under arbetets gång.

Denna promemoria är en del av Trafikanalys interna programområde Innovationssystem.

Östersund, december 2023

Andreas Tapani  
Avdelningschef

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>9</b>
1.1 Syfte och metod.....	9
1.2 Avgränsning.....	10
1.3 Disposition .....	10
<b>2 E-handelns utveckling .....</b>	<b>11</b>
2.1 Minskad omsättning i e-handeln, men fler paket levereras.....	11
2.2 Dämpad efterfrågan leder till ökad konkurrens .....	12
<b>3 E-handeln och hållbarhetsmärkningarna.....</b>	<b>15</b>
3.1 Branschen samarbetar kring hållbara e-handelstransporter .....	15
3.2 Stort intresse för hållbarhetsinitiativ trots utmaningar .....	16
<b>4 Hållbarhetsarbetet i en föränderlig tid .....</b>	<b>19</b>
4.1 Hållbarhet - enda vägen framåt, men en kostnad få vill betala för.....	19
4.2 Omställningen av lastbilsflottan .....	23
4.3 Vikten av långsiktighet och tydliga spelregler .....	25
<b>5 Avslutande slutsatser .....</b>	<b>29</b>
<b>6 Litteraturförteckning .....</b>	<b>31</b>

---

# Sammanfattning

Under de senaste åren har Trafikanalys utrett e-handels transporter så väl som möjligheterna för e-handelskonsumenterna att välja mer hållbara leveransval. Denna promemoria återger en lägesbild över hållbarhetsarbetet inom e-handels transporter. Vi belyser också läget för de märkningar och liknande som riktar sig till transporter. Lägesbilden är särskilt viktig i förhållande till rådande lågkonjunktur och hushållens sjunkande köpkraft.

E-handeln och pakettistributionen, som haft en mycket expansiv period under det senaste decenniet står nu inför många utmaningar. Under helåret 2022 och 2023 års inledande kvartal har e-handeln mätt i omsättning totalt sett minskat, med undantag för några få specifika branscher. Samtidigt som omsättningen för e-handeln minskar finns en fortsatt underliggande tillväxt av antal e-handelspaket. Det tyder på att konsumenterna köper fler men billigare varor på nätet nu än tidigare.

Vår bild är att hållbarhetsarbetet generellt sett inte har stannat av trots sämre ekonomiska tider, det går dock lite långsammare än vad det annars skulle ha gjort. Företagens omställning drivs idag främst av deras långsiktiga hållbarhetsplaner, snarare än kundernas efterfrågan.

Samtal med logistikaktörer och representanter för hållbarhetsmärkningarna visar på ett växande intresse för hållbarhetsmärkning av transporter. Vi ser även indikationer på att företagets hållbarhetsarbete generellt sett har vuxit i betydelse. Från att vara ett initiativ sprunget ur hållbarhetsmärkningar och företagets egna klimatmål har frågan om miljöpåståenden kommit att bli en viktig fråga för hela EU. Detta sedan EU-kommissionen nyligen lade fram ett lagförslag om Green Claims, som syftar till att förbjuda "Green Washing" samt kommande krav på företagets hållbarhetsredovisning (CSRD).

Transportnäringen består till stor del av små företag, omställning är dyrt och marginalerna i transportbranschen är små. Flera av dem som vi har talat med känner ansvar för utsläppsmålen i Sverige och är oroliga för att utsläppsmålen för transportsektorn inte kommer att nås. De vill se kraftfullare statliga reformer för att omställningsarbetet ska gå fortare. Många nämner en önskan om långsiktiga politiska beslut på transportområdet, bland annat när det gäller bränslen och dess infrastruktur.

Offentlig upphandling skulle kunna vara ett potentiellt kraftfullt verktyg för att påverka transportmarknadens digitala och gröna omställning. Trafikanalys ser därför ett behov av en lägesanalys av offentlig upphandling och kravställning kring digital och grön omställning för transporter och infrastruktur.



# 1 Inledning

Trafikanalys har i flertalet rapporter beskrivit e-handels utveckling och dess inverkan på transporter, både som regeringsuppdrag och egeninitierade projekt.<sup>1</sup> I ett av regeringsuppdragen<sup>2</sup> fick Trafikanalys i uppdrag att föreslå åtgärder som stödjer konsumenter till mer hållbara leveransval vid e-handelsköp. Vi konstaterade i redovisningen av det uppdraget att få konsumenter tycks vara villiga att betala extra för hållbara leveranser. Det kan bero på att hållbarhet inte är det konsumenterna prioriterar när köpen slutförs i webbutikernas kassor. Det kan också bero på floran av hållbarhetsbegrepp och hållbarhetsmärkingar att förhålla sig till som konsument, vilket kan leda till en osäkerhet kring att göra aktiva hållbara val. Vi fann att branschen arbetade med flera seriösa hållbarhetsmärkingar och dessutom var en branschöverenskommelse om fossilfria leveranser under uppstart på marknaden. Eftersom Trafikanalys ansåg att sannolikheten var stor att branschen skulle klara utvecklingen av hållbara leveransalternativ på egen hand föreslogs inga tvingande åtgärder gentemot e-handlarna och transportörerna kring hållbara leveransval. I stället föreslog vi rekommendationer för hur informationen gentemot kunderna kunde stärkas och förtydligas.

Med denna promemoria följer vi upp branschens hållbarhetsarbete genom att ge en lägesbild av hur det går med hållbarhetsinitiativen och märkningarna avseende e-handels transporter under rådande lågkonjunktur. Utgångspunkter för arbetet har bestått av följande frågeställningar.

- Hur påverkas hållbarhetsarbetet i e-handelsbranschen av lågkonjunktur, inflation och förändrat köpbeteende?
- Hur går det med utvecklingen av hållbarhetsmärkningarna och -initiativen?
- Hur påverkas synen på drivmedel, fordon och infrastrukturen när allt blir dyrare?
- Vilket stöd och vilka styrmedel efterfrågas av företagen för att göra e-handels leveranser hållbara?
- Vilka trender, hinder och drivkrafter kring hållbara godstransporter finns i dagsläget?
- Klarar näringslivet omställningen på egen hand eller behöver politiken i större utsträckning styra omställningsarbetet inom e-handels leveranser?

## 1.1 Syfte och metod

Syftet med denna promemoria är att ge en lägesbild av e-handels och transportmarknadens hållbarhetsarbete mot bakgrund av den lågkonjunktur som vi nu befinner oss i. Målet med lägesbilden är att skapa en utgångspunkt för kommande uppdrag och utredningar på Trafikanalys.

För att beskriva utvecklingen på området och lära oss mer om ämnet har vi använt en rad statistikkällor, bransch och myndighetsrapporter samt böcker och medieartiklar som underlag. Som komplement har vi intervjuat och skickat frågor till hållbarhetsmärkningsorgan, transport-

<sup>1</sup> Trafikanalys (2022). Hållbara leveransval i e-handeln Rapport 2022:10. Trafikanalys (2022). E-handels effekter på transportsystemet Rapport 2022:02 med tillhörande underlags PM Trafikanalys (2022) Transportföretag inom e-handeln - en lägesbild 2020/2021 PM 2022:2. Samt slutredovisning av regeringsuppdrag Trafikanalys (2020). Hur kan e-handels transporter bli mer hållbara? Rapport 2020:2.

<sup>2</sup> Trafikanalys (2022). Hållbara leveransval i e-handeln Rapport 2022:10

branschen och forskare för att belysa rapportens frågeställningar. Vi har fått värdefull information och kunskap genom dessa kontakter. Vi har också under lång tid deltagit i Hållbarhetsmärkningsforum för hållbara transporter som drivs av ASTER<sup>3</sup>, Lindholmen Science Park.

## 1.2 Avgränsning

Promemorian avgränsas till frågeställningar kring hållbara godstransporter och leveranslösningar inom e-handel med fysiska varor och transport av dessa varor. Lastbilstransporter är i fokus då de är vanligast.

E-handel av icke-materiella produkter eller tjänster som kan ge upphov till persontransporter behandlas inte i promemorian, såsom konsertbiljetter, resor med mera. Vi betraktar enbart e-handel som sker mellan företag och privatpersoner.

I promemorian tar vi upp begrepp som "hållbara leveransalternativ" och "hållbara transporter". Med dessa begrepp menar vi leveransalternativ med minimal klimatpåverkan under leverans (dvs. leverans med elfordon eller andra typer av nollutsläppsfordon, t.ex. cykelbud, eller fordon som drivs med fossilfria drivmedel), som ett uttryck för vad som är eftersträvansvärt. Idag finns ingen vedertagen definition på hållbara leveranser. Det är vanligt att begrepp som "hållbart" och "klimatsmart" används i e-handels- och logistikbranschen utan att det är tydligt vad det egentligen innebär. Det är just detta som kan betecknas som "miljöpåståenden".

I promemorian beskriver vi olika märkningar inom transport- och e-handelsbranschen. Vår avsikt med beskrivningarna är att bedöma logistikbranschens intresse för hållbarhetsfrågor i stort. Inte för att rangordna eller granska märkningarna eller certifieringarna i sig.

Vi vill vara tydliga med att vi på grund av företagets önskan om anonymitet och företagssekretess behövt hålla oss till övergripande beskrivningar. Urvalet är begränsat och kan inte sägas återge en bild för hela e-handels- och transportsverige.

## 1.3 Disposition

Denna promemoria består av fem kapitel där vi svarar på promemorians frågeställningar och summerar våra insikter.

Kapitel två sammanfattar e-handels utveckling. I kapitel tre beskriver vi utvecklingen för hållbarhetsmärkningarna. Kapitel fyra bygger på transportörernas erfarenheter mot bakgrund av det senaste årets ekonomiska utveckling, deras hållbarhetsarbete och vad som krävs för att samhällets transporter ska klara utmaningarna som klimatomställningen innebär. I kapitel fem summerar vi våra övergripande iakttagelser och besvarar, så långt det är möjligt, promemorians frågeställningar.

---

<sup>3</sup> ASTER (Alliance for sustainable e-commerce) är ett samarbete mellan forskningsplattformen ReLog och samverkansplattformen CLOSER. I detta initiativ stöttas branschen i komplexa hållbarhetsutmaningar när det gäller e-handel. ASTERS finansiering kommer från Vinnova och Energimyndigheten under tre år (2021–2024). Av den totala budgeten på 10,4 miljoner kronor, är 4,5 miljoner öronmärkta för aktörer som gemensamt vill söka finansiering för projekt kopplat till hållbar e-handel.



## 2 E-handelns utveckling

Världen har under de senaste åren skakats av flera parallella samhällskriser, vilket sammantaget lett till en så kallad permakris.<sup>4</sup> Covid-19 har gett upphov till stora svängningar i utbud och efterfrågan. Rysslands anfallskrig mot Ukraina har bidragit till kraftigt ökade energi- och drivmedelspriser. Inflationen har stigit påtagligt under 2022 och har fortsatt ligga på en hög nivå under 2023. Sverige bedöms vara i början av en lågkonjunktur med ökad arbetslöshet och sviktande konsumtion. Detta har lett till oro hos både e-handlare, godstransportköpare och -utförare samt förändrat köpbeteende hos många konsumenter.

Detta avsnitt syftar till att ge en bild av utvecklingen av såväl e-handeln som logistikaktörernas villkor i det rådande marknadsläget.

### 2.1 Minskad omsättning i e-handeln, men fler paket levereras

Efter många år av kraftig tillväxt vände e-handelns omsättning under 2022 till ett negativt resultat (–7 procent).<sup>5</sup> Nedgången har fortsatt under första halvåret 2023 (–7 procent Q1 och –4 procent Q2 2023), men med en svag uppgång under tredje kvartalet (+2 procent). Det är dock stor variation i utvecklingen mellan olika branscher. Mest utmanande tycks det vara för de som säljer kapitalintensiva varor som möbler online. Vissa branscher såsom apotekshandeln och kläder visar dock fortfarande tillväxt. Dagligvaruhandeln är den e-handelsbransch som drabbats hårdast under 2022 (–17 procent) då många kunder återgått till den fysiska dagligvaruhandeln. Bäst har det gått för apoteksnäthandeln (+10 procent), som har lyckats behålla den stora mängd kunder som tillkommit under pandemin, varav många är äldre konsumenter. Många av de branscher som hade ovanligt stark utveckling under pandemin, så som hemelektronik, sportartiklar och byggbranschen backade under 2022. Dessa branscher har påverkats av både minskad köpkraft och överfulla lager som har reats ut när efterfrågan har avtagit.<sup>6</sup> Bidragande orsaker är det rådande marknadsläget där många hushåll har minskat utrymme för konsumtion. Dessutom har många konsumenter återgått till att handla i fysiska butiker efter pandemin.

Samtidigt visar ny statistik, Paketindex<sup>7</sup>, att den totala paketvolymen inom e-handeln (både paket och större varuförsändelser) minskade med 2,1 procent under 2022. Men under första till tredje kvartalet 2023 ökade den totala mängden e-handelspaket med 3, 8 respektive 9 procent jämfört med motsvarande kvartal året innan. Det förekommer dock undantag inom vissa segment. Exempelvis noteras en minskning av större varuförsändelser, exempelvis från möbel- och bygghandeln, redan sedan fjärde kvartalet 2022. Vilket är en direkt spegling av konsumenternas minskade köpkraft kombinerat med inbromsningen på bostadsmarknaden i det rådande ekonomiska läget. Trots att e-handeln mätt i omsättning minskat under 2023 års

<sup>4</sup> [www.isof.se/vart-uppdrag/om-myndigheten/pressrum/arkiv-pessmeddelanden/2022-12-27-nyord-2022-fran-pandemi-till-permakris](http://www.isof.se/vart-uppdrag/om-myndigheten/pressrum/arkiv-pessmeddelanden/2022-12-27-nyord-2022-fran-pandemi-till-permakris)

<sup>5</sup> PostNord (2023) E-barometern Årsrapport 2022.

<sup>6</sup> PostNord (2023) E-barometern kvartal 1, 2 och 3 2023.

<sup>7</sup> Paketindex tas fram av Transportföretagen i syfte att tillhandahålla trovärdig och kvalitetssäkrad statistik över leveranser inom e-handeln i Sverige sett till volymer, utveckling och trender.

inledande kvartal visar alltså paketstatistiken på en ökad mängd e-handelspaket.<sup>8</sup> Detta indikerar att konsumenterna nu i högre grad handlar fler, men i genomsnitt billigare, varor på nätet. En förklarande faktor till detta kan vara en lågpris- och rea-effekt när e-handlarna velat minska sina stora lager genom kampanjer och utförsäljningar. Paketerna från utlandet har växt i dubbelt så hög takt som de inhemska paketen, vilket kan förklaras av att fler handlar från utländska e-handlare med prisfokus. Paketindex visar även att andelen returer minskat något, vilket kan bero på att e-handels tillväxt nu främst drivs framåt av branscher med låg returgrad som apotek samt kosmetik- och skönhetshandeln. Många e-handlare har dessutom börjat ta betalt för returer. Enligt Paketindex förväntas runt 200 miljoner e-handelspaket skickas till konsumenter i Sverige under 2023.<sup>9</sup>

## 2.2 Dämpad efterfrågan leder till ökad konkurrens

Vid tiden för våra intervjuer med ett urval transportaktörer (våren 2023) uppgav flera att statens styrmedel för att dämpa inflationen hitintills enbart tycks haft viss effekt på konsumenternas köpkraft. Hushållen uppges fortfarande konsumera tillräckligt för att hålla i gång transportererna. Som vi beskrev ovan syns en tydlig trend där paketvolymen inom e-handeln ökar mer än e-handelsförsäljningen vilket indikerar att konsumenterna handlar fler, men billigare, varor på nätet.<sup>10</sup> Samtidigt delade flera aktörer bilden av att det skett en nedgång av det totala antalet transporter på marknaden. En aktör beskrev det som att antalet paketburar per transport och storleken på dem minskat rejält. Det nämns även en avmattning av mängden expressleveranser samt paket som i tidigare led i distributionskedjan fraktats med flyg. Detta bekräftas också i Transportföretagens transportindex för andra kvartalet 2023, som förutom en temporär uppgång i juni, visar en nedåtgående trend för både orderingång, volym och sysselsättning.<sup>11</sup>

En aktör nämnde, som en positiv bieffekt av det dämpade transporttrycket, att det blivit en något lugnare arbetsmiljö, genom bland annat mindre övertid för dem som kör transportererna. Tidigare, under högkonjunkturen, kunde transportörerna köra med nästan tomma lastbilar till olika e-handlare bara för att vara med och konkurrera om körningarna. Nu har det skett en tillnyktring, det är tuffare för företagen och de måste prioritera vad de ska fokusera på.

*– När det var högkonjunktur för e-handeln var det fokus på tillväxt, ofta med riskkapital. Nu är det större fokus på effektiviseringar.*

De vi talat med uppgav att det fortfarande är brist på C-körkortsinnehavare för de tyngre transportererna. Men eftersom många av leveransernas sista sträcka ut till kund körs med lätta lastbilar som enbart kräver B-körkort påverkas denna typ av transporter inte direkt av förarbristen.

Vi har svårt att bekräfta transporterernas utveckling med statistik, då föränderliga och komplexa transportmönster inom e-handeln gör dem svåra att mäta.<sup>12</sup> Men till viss del återspeglas röster om ett dämpat transporttryck i Trafikanalys officiella lastbilstrafikstatistik för de tunga

<sup>8</sup> Även e-handelspaketen från utlandet ökade (+19 procent första kvartalet och +1,8 procent andra kvartalet). Totalt sett kom nära 16 respektive 12 procent av e-handelspaketen från utlandet under första och andra kvartalet 2023.

<sup>9</sup> Transportföretagen (2023) Paketindex Kvartal 2 och 3 2023. [www.transportforetagen.se/contentassets/98310dc24c4f493fba6d0bcfec67885c/paketindex-q2-2023\\_transportforetagen.pdf?ts=8db9331426a4b00](http://www.transportforetagen.se/contentassets/98310dc24c4f493fba6d0bcfec67885c/paketindex-q2-2023_transportforetagen.pdf?ts=8db9331426a4b00)

<sup>10</sup> Transportföretagen (2023). Paketindex Kvartal 2 2023.

<sup>11</sup> Transportföretagen (2023). Transportindikatorn augusti 2023

<sup>12</sup> Genom Transportföretagens lansering av ett Paketindex våren 2023 finns nu mer statistik att tillgå kring mängd paket och leveransställen.

lastbilstransporterna. Enligt denna körde de svenska tunga lastbilarna färre kilometer med gods på vägarna under andra kvartalet 2023 jämfört med motsvarande kvartal året innan, från 970 miljoner till 813 miljoner kilometer. Samtidigt visar statistiken att det totala antalet transporter och lastad godsmängd var i nivå med motsvarande kvartal 2022, 10,4 miljoner transporter och 114 miljoner ton last.<sup>13</sup> Motsvarande uppgifter om transporterat gods för de lätta lastbilarna saknas.

## Konkurrensen om kunderna hårdnar

Sammantaget noterar vi, utifrån de samtal vi genomfört tillsammans med medieartiklar i ämnet, att det blivit svårare för många aktörer att få ekonomin att gå ihop. Konkurrensen om kunderna hårdnar. Detta tycks ha bidragit till såväl samarbeten som sammanslagningar bland större etablerade aktörer. Initiativen handlar om att spara pengar men också om att skapa mervärde och stärka sin roll på marknaden. En tuffare marknad och ökade kostnader har bidragit till sämre lönsamhet och värdeminskningar i bolagen. Som en effekt av detta har exempelvis logistikbolagen Budbee och Instabox gått samman till Instabee.<sup>14</sup> Media rapporterar även om såväl större e-handlare som transportörer, ofta finansierade med riskkapital, som på senare tid minskat kraftigt i värde, med Instabee och Airmee som färsk exempel.<sup>15</sup>

E-handeln har också bidragit till en framväxt av fler, större och automatiserade lager för att aktörerna ska klara volymerna och kraven på snabba leveranser.<sup>16</sup> Denna marknad ökade kraftigt runt 2015 och har haft en mycket kraftig tillväxt. Sedan 2022 har konkurrensen ökat samtidigt som byggpriserna stigit rejält. 2024 förväntas bli ett historiskt rekordår för logistikbyggen i Sverige sett till yta, men därefter finns få aviserade projekt. Betalningsviljan för gröna certifierade fastigheter är låg hos kunderna, det är därför ofta investerarna snarare än kunderna som driver denna utveckling.<sup>17</sup>

Pandemin ökade kundernas intresse för e-handlad mat kraftigt, vilket bidrog till en mängd stora investeringar i automatiserade plocklager för mat. Denna typ av logistik är både dyr och komplicerad för att klara volymer, kylkedjor som måste hållas samt krav på snabba leveranser. Bland annat storsatsade ICA på ett automatiserat lager i Göteborg under 2021 med hundratals anställda, vilket nu till följd av ändrade marknadsförutsättningar kommer att avvecklas.<sup>18</sup>

Antalet konkurser inom e-handeln var rekordhögt under 2023.<sup>19</sup> Mellan januari och oktober 2023 har 326 företag inom Transport och magasinering gått i konkurs. Det var en ökning med 30 procent jämfört med motsvarande period 2022.<sup>20</sup>

<sup>13</sup> Trafikanalys (2023) Lastbilstrafik 2023 Kvartal 2. Statistik 2023:33

<sup>14</sup> Dagens industri (2022-09-19) Instabox och Budbee går samman [Instabox och Budbee går samman | Fastighetsvärlden \(fastighetsvarlden.se\)](#)

<sup>15</sup> [Över 5 miljarder upp i rök – Instabee rasar i värde - Breakit](#) samt Dagens Industri 2023-09-22 [Budbolaget Airmees värdering slaktas mitt i krisen \(di.se\)](#)

<sup>16</sup> Trafikanalys (2022) E-handelns effekter på transportsystemet. Rapport 2022:4.

<sup>17</sup> Dagens logistik (2023) Hilda Hulten #3, 2023.

<sup>18</sup> ICA hämtad 2023-10-19 [www.icagruppen.se/arkiv/pressmeddelandearkiv/2021/ica-oppnar-e-handelslager-i-goteborg/](#) samt [www.icagruppen.se/arkiv/pressmeddelandearkiv/2023/ica-sverige-byter-modell-for-e-handel-i-goteborg/](#)

<sup>19</sup> E-handel (2023). [Rekordmånga konkurser – e-handeln hårdast drabbad.](#)

<sup>20</sup> Tillväxtanalys konkursstatistik, [www.tillvaxtanalys.se/statistik/konkurser/konkurser-och-offentliga-ackord/2023-09-15-konkurser-i-augusti-2023.html](#)



## 3 E-handeln och hållbarhetsmärkningarna

Hållbarhetsfrågorna inom e-handeln har ökat i betydelse i takt med branschens tillväxt och i kombination med ökat engagemang kring hållbarhetsfrågor i samhället generellt. För e-handelsaktörerna kretsar frågorna kring alltifrån lagerhantering, förpackningsmaterial, och inte minst bränslen och transporter.

Under många år har ord, begrepp och påståenden som "fossilfritt", "miljövänligt", eller "klimatkompenserat" florerat bland många transportörers fraktalternativ i webbutikernas kassor. Begrepp som i olika grad hävdar hållbarhet, kan vara svåra att förstå och inger inte alltid tillit. Otydligheten har bland annat uppmärksammats av Reklamombudsmannen (RO) när Budbee och PostNord:s budskap om fossilfrihet innehöll vilseledande miljöpåståenden.<sup>21</sup> Frågan diskuteras inte bara i Sverige. Under våren 2023 presenterade EU-kommissionen ett lagförslag med tydliga kriterier för hur företag ska bevisa sina gröna påståenden och märkningar, så kallade "Green Claims".<sup>22,23</sup> Syftet är att göra miljörelaterade påståenden trovärdiga och verifierbara över hela EU. Dessutom innehåller förslaget nya regler för styrningen av miljömärkningssystem för att säkerställa att de är robusta, transparenta och pålitliga. Målet är att skydda konsumenter från greenwashing<sup>24</sup>, samt att främja en cirkulär och grön ekonomi genom att göra det lättare för konsumenterna att fatta välgrundade köpbeslut. Direktivet gäller företag som riktar sig till privata konsumenter, alltså enbart B2C-försäljning. Förslaget ligger, inom ramen för Fit for 55, som är EU:s styrmedelspaket att skynda på klimatomställningen.

### 3.1 Branschen samarbetar kring hållbara e-handelstransporter

I transportsektorn finns det flera märkningar och liknande som riktar sig till transporter, men som skiljer sig åt med avseende på målgrupp, innehåll och struktur. För att nå framgång med en märkning inom e-handeln krävs att transportörer, e-handlare och inte minst konsumenten ser värdet och gör fraktval därefter. Vikten av förankring av kriterier vid utformning av en märkning är därför viktig.<sup>25</sup> Detta är något som Hållbarhetsmärkningsforumet som administreras av ASTER har tagit fasta på. Inom detta forum träffas en stor mängd branschaktörer regelbundet för att utbyta erfarenheter och diskutera pågående projekt. Bakgrunden till forumet är att bana väg för såväl nya som befintliga märkningar på

<sup>21</sup> Reklamombudsmannens opinionsnämnd 2112-277 <https://reklamombudsmannen.org/beslut/enskilte-beslut/?caseid=2112-277>

<sup>22</sup> Lagförslaget om EU Green Claims kräver att företag som gör gröna påståenden ska styrka och verifiera dem genom oberoende och ackrediterade granskare. För företagen innebär förslaget att de kommer att behöva genomföra noggrann analys av sina produkters eller organisationers miljöpåverkan innan de gör sina påståenden, och att de måste ha bevis som stödjer dessa. Förslaget innebär även nya regler för styrningen av miljömärkningssystem för att säkerställa att de är robusta, transparenta och pålitliga.

<sup>23</sup> Europa parlamentet (2023) Substantiating Green Claims In "A European Green Deal". [Carriages preview | Legislative Train Schedule \(europa.eu\)](#)

<sup>24</sup> Greenwashing innebär att företag eller organisationer ger sken av att de är miljövänliga i sin marknadsföring, samtidigt som åtgärderna de gör är verkningslösa eller obetydliga.

<sup>25</sup> PM Förutsättningar för hållbara leveransval skrivet av TellUs21 inom ramen för Trafikanalys uppdrag att föreslå åtgärder som stödjer konsumenter till mer hållbara leveransval vid e-handelsköp. Trafikanalys Dnr. Utr. 2022/12.

marknaden. Inom ramen för forumet har märkningsorganen Nordisk miljömärkning Svanen, Fair Transport och Bra Miljöval, i nära samråd, lagt grunden för Svanens<sup>26</sup> märkning för e-handelstransporter samt uppdaterade och utökade märkningar hos Fair Transport och Bra Miljöval. För att göra det enklare och skapa mindre administration för transport- och logistikföretag sker dessutom en harmonisering<sup>27</sup> mellan dessa tre certifieringssystem.

ASTER har dessutom drivit ett omfattande arbete tillsammans med Svensk Handel som under 2022 resulterat i en branschöverenskommelse som sätter en standard för vad en "Fossilfri leverans"<sup>28</sup> inom e-handeln är. Även detta har utvecklats i dialog med aktörerna inom ramen för Hållbarhetsmärkningsforumet.

## 3.2 Stort intresse för hållbarhetsinitiativ trots utmaningar

För att följa upp hur utvecklingen ser ut för de olika märkningarna på transport- och e-handelsområdet har vi haft kontakt med ansvariga för Nordisk miljömärknings Svanenmärkta e-handelstransporter, Branschöverenskommelsen om Fossilfri leverans, Bra Miljöval, Fair transport och Hållbar e-handel. Vår sammantagna bild är att det finns ett fortsatt stort intresse hos både handlare och transportörer kring märkningar och hållbarhetsinitiativ. För Fair transport som certifierar alla transporter på väg (inte bara sista milen eller specifikt för e-handeln) går det bättre än någonsin, antalet certifieringar ökar stadigt och uppgår till nästan 500 certifierade företag med totalt över 10 000 fordon. Hos Branschöverenskommelsen om Fossilfri leverans uppges intresset vara stort, och 20 företag har skrivit under överenskommelsen.<sup>29</sup> Bra Miljöval har efter en ny lansering av kriterierna två licenstagare på Bra Miljöval Lokala godstransporter<sup>30</sup> och en licenstagare på Bra Miljöval Tunga fjärrgodstransporter. Svanenmärkta e-handelstransporter som lanserades våren 2023 har nu (hösten 2023) en licenstagare.

### 3.2.1 Krav på dokumentation förbättrar översikten av transportverksamheten

En hållbarhetscertifieringsaktör beskriver att kraven på dokumentation och beräkningar kan vara utmanande för vissa transportörer. Men att de sökande kan få hjälp med att strukturera detta. Samma aktör är tydlig i kommunikationen till sina kunder att företagen ska göra

<sup>26</sup> Under våren 2023 lanserade Nordisk Miljömärkning Svanen möjligheten för transport- och logistikföretag att ansöka om licens för Svanenmärkning av e-handelstransporter. Arbetet med att utveckla denna märkning och kriterier har bedrivits sedan 2019. De tre målgrupperna för märkningen är konsumenter, logistikaktörer och e-handlare. Målet är att klimatpåverkan från transportnätverket ska minskas genom ett stegvis ökat krav på förnybart drivmedel. Märkningen syftar till att begränsa energianvändningen i transportnätverket, bland annat genom att vara en motvikt mot allt snabbare leveranslöften. Flyg ska undvikas så långt som möjligt. Kraven på en Svanenmärkt e-handelstransport omfattar ett helhetsgrepp med fokus på klimat och energieffektivitet, sociala krav, avtalskrav och krav på information i webbutikernas kassa. Post Nord har i september 2023 lanserats som första licenstagare med ett urval av sina leveransprodukter.

<sup>27</sup> [E-handelstransporter 111 \(svanen.se\) www.svanen.se/att-svanenmarka/kriterier-ansokan/e-handelstransporter-111/](https://www.svanen.se/att-svanenmarka/kriterier-ansokan/e-handelstransporter-111/)

<sup>28</sup> Fossilfri leverans är inte en märkning, det är en branschöverenskommelse. Enandet har gjorts genom en överenskommelse med ett antal villkor kring fossilfrihet för både distributörer och e-handlare att uppfylla. Syftet är att skapa tydlighet och stringens i e-handlarnas kassa kring begreppet fossilfrihet och därigenom få bort begrepp på marknaden som saknar bäring och som bidrar till "green washing". Överenskommelsen är gratis, ingen extern granskning av om kraven efterlevs och granskas görs. I ett första steg innefattas endast den enskilda leveransen ut till en specifik slutkonsument, inte returen.

<sup>29</sup> Följande 20 företag har hittills (november månad 2023) undertecknat branschöverenskommelsen för fossilfria leveranser. E-handels- och detaljhandelsföretag: Adlibris, Apotea, Apoteket, Didriksons, Ellos, Hööks, Lyko, Miljonlotteriet, MQ Marqet, Nelly, Netonnet, Stadium, Stylingagenten, Systembolaget. Logistikaktörer: Airmee, Best, Bring, Budbee, Early Bird, Instabox.

<sup>30</sup> Bra Miljöval Lokala godstransporter har ersatt Bra Miljöval Budtransporter och inkluderar nu även distribution.

dokumentationsjobbet för sin egen skull. När det väl är gjort och det finns rutiner för framtagandet kan det sedan komma väl till pass i andra redovisningssammanhang med krav på hållbarhetsdokumentation. Exempelvis för det kommande CSRD-direktivet<sup>31</sup>, som är ett EU-direktiv med krav på hållbarhetsredovisning. Då är jobbet redan gjort när kraven väl kommer.

Det framkommer även att det kan uppstå en rad positiva bieffekter av företagens arbete med att uppnå uppsatta kriterier. Arbetet liknas vid en katalysator där de indirekta konsekvenserna kan bestå av att företagen får betydligt bättre kontroll, översikt och dokumentation av de egna transporternas omfattning. Det behövs mätbarhet för att exempelvis kunna uppnå kravet på att garantera sträckor med fossilfrihet. Dokumentationskraven varierar mellan märkningarna. Hos Fair Transport består de kriterier som ska uppfyllas av olika rutiner och beskrivningar för exempelvis krishantering, avvikelser samt uppföljning av kör- och vilotider. För fordon och drivmedel finns kriterier i olika nivåer, exempelvis för uppfyllnad av miljöklass för fordonen, drivmedel och dess CO2-reduktion.<sup>32</sup>

### 3.2.2 Många hinder fördröjer hållbarhetsarbetet

Alla transportörer eller e-handlare klarar inte de uppställda kraven för certifiering. Hindren för detta kan, enligt de vi samtalat med, bestå av att fordonsparken hos företaget eller dess underleverantörer inte når kraven samt långa leveranstider för fordon och laddinfrastruktur. I vissa fall uppfylls inte kraven på de arbetsrättsliga villkoren, exempelvis kollektivavtal. Certifiering kräver mycket tid och samarbete mellan olika funktioner internt för dokumentation och rutiner, hindren kan därför även bestå av brist på tid och resurser för detta.

### Ekonomisk osäkerhet bidrar till minskad betalningsvilja

Osäkra omvärldsfaktorer och kostnadsläget, den ekonomiska osäkerheten, bidrar till att vissa företag avvaktar med att ansöka om certifiering. I praktiken kan det bero på att de exempelvis avvaktar med att anställa en hållbarhetsansvarig som kan ansvara för märkningen. Den ekonomiska osäkerheten bidrar även till minskad betalningsvilja för hållbara transporter hos många kunder.

*– För företagen är hållbarhetsarbetet viktigt, men konsumenten kan vi inte lita på i detta fall.*

### Befintliga transportupplägg hindrar certifiering

Det finns, enligt de vi talat med, vissa transportörer som gjort bedömningen att en övergång till fossilfrihet inte rimmar väl med deras befintliga transportupplägg, att det skulle försämra transporteffektiviteten genom att påverka fyllnadsgraden negativt. Det betyder för den delen inte att de inte jobbar med hållbarhet och omställning av fordon utan väljer helt enkelt andra hållbarhetsstrategier såsom transporteffektivitet och fyllnadsgrad. Andra transportörer har ändrat sina transportupplägg, just för att klara av en specifik certifiering.

### Osäkerhet kring framtidens bränsle

Ett annat skäl som flera märkningsaktörer nämner är osäkerheten kring vilken typ av bränsle det ska satsas på. Exempelvis uppges att marknaden för biogaslastbilar helt har bromsat in. De företag som tidigare satsat på biogas har haft det svårare ekonomiskt sedan

<sup>31</sup> CSRD-direktivet (Corporate Sustainability Reporting Directive) syftar till att se till att företag offentliggör tillräcklig information om de risker, möjligheter och effekter som deras verksamhet har på människor och miljö. Direktivet ska bidra till att uppnå målen i EU:s gröna giv och höja kvaliteten på företags hållbarhetsinformation. Direktivet implementeras successivt från och med räkenskapsåret 2024.

<sup>32</sup> Fair Transport [www.fairtransport.se/om-fair-transport/nivaer-och-kriterier/](http://www.fairtransport.se/om-fair-transport/nivaer-och-kriterier/)

skattebefrielsen för biogas togs bort.<sup>33,34</sup> (Se även avsnitt 4.3 om skattebefrielsen) För dem har större andel resurser nu gått till drivmedelskostnader, i stället för till fortsatt omställning till fler el- och gasfordon. Den ekonomiska situationen för dessa företag har dessutom många gånger försämrats ytterligare av att deras kunder inte alltid varit beredda att betala extrakostnaden för biogas jämfört med fossilfritt drivmedel.

### 3.2.3 Green Claims viktig roll för trovärdighet

Den kommande regleringen av gröna påståenden genom Green Claims benämns genomgående som en möjlighet i våra samtal med märkningsaktörerna. Trovärdiga gröna påståenden där kriterierna följs upp kan bidra till exempelvis ökad konkurrenskraft och att nå en alltmer miljömedveten kundbas. Företag som inte lever upp till dessa kriterier riskerar böter och andra sanktioner, vilket kan ha en negativ inverkan på såväl förtroende som varumärke. Det finns en tilltro till att lagstiftningen har potential att bidra till att fler aktörer söker sig till etablerade märkningar och hållbarhetsinitiativ i stället för att framhålla egna miljöpåståenden. Även om det i nuläget är oklart för många av dem vi talat med hur Green Claims faktiskt kommer att påverka företagen.

I sammanhanget nämns även att företag kan bli alltför försiktiga i beskrivningar av sitt miljöarbete eller i sin kommunikering av gröna frågor. Fenomenet beskrivs som *green hushing* eller *green muting*, alltså motsatsen till greenwashing. Orsaken till detta skulle vara rädsla för att lova för mycket, eller att bli anklagad för att inte göra tillräckligt.

---

<sup>33</sup> Regeringen (2023). Regeringen kontaktar EU-kommissionen för att rädda skattebefrielsen för biogas. Webb 230306.

<sup>34</sup> Tribunalens dom Mål T-626/20, den 21 december 2022.

[https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=C45BBEA45D5962D56BC1E025018ABD83?text=&docid=268749&pageIndex=0&doclang=sv&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=352353CURIA - Documents \(europa.eu\)](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=C45BBEA45D5962D56BC1E025018ABD83?text=&docid=268749&pageIndex=0&doclang=sv&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=352353CURIA - Documents (europa.eu))



## 4 Hållbarhetsarbetet i en föränderlig tid

Transportsektorn står inför en stor hållbarhetsutmaning, bland annat i form av behovet att minska utsläppen av växthusgaser. Arbetet för ett mer hållbart samhälle är ett ansvar som berör många på olika sätt. Men omställning tar tid och kostar pengar. Olika aktörer har dessutom olika förutsättningar, vad beträffar lönsamhet och strikta hållbarhetsmål. Trafikanalys har vänt sig till branschorganisationer och transportörer för att följa upp hur hållbarhetsarbetet i deras verksamhet påverkas av lågkonjunkturen. Detta kombineras med statistik och medierapportering för att bredda bilden.

### 4.1 Hållbarhet - enda vägen framåt, men en kostnad få vill betala för

*– Finns ingen i branschen som inte förstått att hållbarhet är vägen i framtiden.*

Samstämmiga röster från de aktörer vi talat med framhåller att omställningen och hållbara transporter är enda vägen framåt, oavsett konjunkturläge. Hållbarhetsarbetet är viktigt, strategiskt och långsiktigt. De känner ansvar för såväl interna som nationella utsläppsmål. Men omställningen kostar. Lågkonjunkturen uppges ha bidragit till att hållbarhetsarbetet saktat in, även om det inte på något vis upphört. Aktörerna har, vilket vi också lyfte i kapitel 3, långsiktiga hållbarhetsplaner som sträcker sig över konjunkturcykler, vilket är grunden för drivkraften för hållbarhetsarbetet. Samtidigt poängterar flera av dem att målen skulle gå fortare att uppnå om det inte var lågkonjunktur.

#### 4.1.1 Höga kostnader är hinder för omställning i lågmarginalbransch

*– Det är lite bökigt just nu, lite pengar och lite osäkra besked.*

Transportnäringen består till stor del av små företag, omställning är dyrt och marginalerna i transportbranschen är små.

*– Man tog bort premien för elbilar...man har hållit länge på 3,5 tons regeln. Den slopade skatten på biogasen var en stor besvikelse. Det finns många åkare som investerat i gasbil och de drabbas. Sedan har vi kvotplikten, det kan bli brist på fossilt bränsle.*

Höga bränslepriser, höga investeringskostnader i fordon och laddinfrastruktur utgör de främsta hindren för omställningen enligt de aktörer vi talat med. Omställningen förutsätter att kunderna är med och betalar för kostnaden.

*– Ska vi tanka HVO kostar det 4–5 kronor extra per liter vilket blir enorma pengar på ett år. Men vi tankar gärna om kunderna vill betala extra för det.*

Kostnadsskillnaden mellan en el- och diesellastbil gör att en omställning till elektrifierad fordonsflotta för ett åkeri blir dyrt. Olika aktörer har olika behov och förutsättningar. Till att börja med är inköpspriset för en eldriven lastbil två till tre gånger högre jämfört med en diesellastbil. Exempelvis kan en lastbil för stadsdistributionstrafik på 5–7 ton kosta omkring 1,5

miljon kronor, medan den eldrivna motsvarigheten kostar runt 3 miljoner kronor. Med "hemmaladdning" kostar el-lastbilen cirka 12 kr per mil och dieselbilen 55 kronor per mil. Eftersom el-bilen är så mycket dyrare i inköp än dieselbilen behöver den köra längre sträckor varje dag för att löna sig under den beräknade livslängden.

*– Räkna jag på hela livstiden måste lastbilen köra 22 mil om dagen för att gå "break even". Men i stadsnära distribution kör man inte så långt, kanske bara runt 3-4 mil om dagen.*

Enligt exemplet blir det en förlustaffär för åkerier som främst kör kortare sträckor i stadstrafik, en förlust med uppemot 720 kronor per dag vilket summerar till 182 000 kronor per år. Bara för ett fordon. Trots att drift- och underhållskostnaderna är lägre för det eldrivna fordonet blir den samlade kostnaden högre. Saknas det dessutom laddinfrastruktur blir det en ännu dyrare investering, speciellt för tunga transporter som kräver extra kraftfulla snabbbladdare.

*– Hållbarhetsarbete kräver ekonomiska muskler. Ekonomiska muskler kräver långsiktiga och stabila ägare.*

Att lastbilstillverkarna hyr ut lastbilar, även el-lastbilar, är ett koncept som tycks passa många åkerier. Det minskar den ekonomiska risken för hyrestagaren. För tillverkarna är det också en strategi för att regelbundet uppdatera och vid behov åtgärda fordonen. Energimyndigheten erbjuder investeringsstöd, en klimatpremie, via Klimatklivet<sup>35</sup> till företag, kommuner och regioner som vill köpa in lastbilar som drivs av el, fordonsgas, bioetanol eller vätgas via bränsleceller eller hybrider. Det finns även medel att söka för laddinfrastruktur. Klimatpremien har även berättigats till leasingkunder för elfordon från utvalda fordonstillverkare.<sup>36</sup> Trots dessa bidrag säger en aktör vi har talat med att investeringen i ellastbilar inte lönar sig.

*– Problemet är att hållbarhet är förknippat med en kostnad, men ingen vill ta kostnaden. Kunderna vill inte betala. Ibland stöttar staten genom initiativ som klimatklivet, men det räcker inte.*

Enligt uppgift går lätta lastbilar snabbare att räkna hem ekonomiskt än tunga lastbilar, såtillvida inte beräkningen även ska innefatta laddinfrastrukturen, då tar det betydligt längre tid. En aktör nämnde att utöver investeringskostnad finns fler hinder att gå från flytande bränsle till el, bland annat nämnde en aktör brist på lokala entreprenörer som bygger ut den nya laddinfrastrukturen.

## Drivmedelsavtal skapar trygghet för åkerier

Effekter av ökade bränslepriser på transportsektorn har överskuggat samhällsdebatten det senaste året. Flera aktörer vi talat med nämner dock att de höga drivmedelspriserna haft en marginell påverkan på verksamheten eftersom de använder sig av drivmedelsklausuler<sup>37</sup> som parerar kostnaderna mellan transportköpare och säljare. Genom reglering kan köpare och säljare komma överens om hur ersättningen ska hanteras i förhållande till hur kostnaderna ändras. Därmed minskar såväl osäkerheter som risker och det ger en möjlighet att parera drivmedelskostnaderna över tid. Flera aktörer uppger dessutom att de förhandlat om sina avtal med transportköparna det senaste året för att dela kostnader och risk.

Därmed skapas förutsättningar för en hållbar och långsiktig affär samtidigt som det ger trygghet till åkerierna. Ersättningsmodeller och drivmedelstillägg har tidigare varit gängse för

<sup>35</sup> Energimyndigheten [www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie/](http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie/)

<sup>36</sup> Energimyndigheten [www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2022/billigare-att-leasa-ellastbil-med-klimatpremien/](http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2022/billigare-att-leasa-ellastbil-med-klimatpremien/)

<sup>37</sup> SCB och Sveriges Åkeriföretag tillhandahåller ett Lastbilstransportindex (T08). Det är ett index som uppdateras månadsvis och mäter förändringar i kostnader för olika typtransporter med en sammanvägning av kostnader för däck, diesel, reparationer, förare, värdeminskning, fordonsskatter, ränta, administration och övrigt. Transportindex kan användas för justering av priser i olika typer av avtal för transporter. [www.scb.se/vara-tjanster/scbs-olika-index/lastbilstransportindex-t08/](http://www.scb.se/vara-tjanster/scbs-olika-index/lastbilstransportindex-t08/)

skog och fjärrtransporter, men har på senare år även blivit vanligare inom detaljhandels transporter. Flera aktörer vi talat med inom ramen för detta uppdrag ger oss en samstämmig bild, drivmedelsavtalen har fått en större tyngd de senaste åren.

*– Åkerier tjänar inte pengar på klausulen, snarare får vi ersättning för faktisk bränslekostnad.*

Ett annat tillvägagångssätt är att teckna kortare avtal, exempelvis månadsvis eller veckovis. Även det med syfte till att föra över risken för kostnadsökningar från åkerierna till slutkund.<sup>38</sup>

#### 4.1.2 Hållbara transporter inte alltid högst prioriterat av kunden

E-handelskonsumenterna vill ofta inte betala alls, eller åtminstone inte mycket, för frakten. Det är inte heller den snabbaste leveransen som verkar styra privatkonsumenten i första hand, utan det är snarare priset och precisionen på leveransen som styr vilken frakt som väljs. Intresset för hållbara leveranser tycks dock variera kraftigt mellan olika kundgrupper. Exempelvis menar e-handlare inom kosmetik att deras kunder är mycket intresserade av hållbarhet och är beredda att betala för det.<sup>39</sup> Samtidigt visar undersökningar att kunderna vill ha bättre och tydligare information om leveranssätt och hur företagen arbetar med hållbarhet.<sup>40</sup>

*– Känslan är att alla vill vara hållbara, men det ska inte kosta någonting.*

Inte heller verkar betalningsviljan hos transportköpare vara särskilt stor. De vi talat med menar att många transportköpare saknar betalningsviljan för hållbara transporter. Även om det efterfrågas. Flera aktörer påpekar även att inte heller kommuner och stat alltid vill betala för de dyrare hållbara transporterna. Att ambitionen att vara hållbar kan bli för dyr i slutändan. Detta kan bland annat visa sig vid offentlig upphandling, där hållbarhetskriterier ofta ingår som urvalskriterier, exempelvis för bränsle. Men när det väl kommer till kritan är det enbart priset som avgör affären.

*– När inte ens kommuner och stat vill betala för dyrare transporter vid offentlig upphandling när det kommer till kritan. Varför skulle då någon annan vilja göra det?*

Våra intervjuer bekräftas i en branschundersökning av Transportföretagen. I den svarar drygt hälften av deltagarna att de upplever att kunderna inte är villiga att betala extra för hållbara transportlösningar. I undersökningen ges exempel på åkerier som tvingats sluta använda HVO och RME som bränsle eftersom kunderna under drivmedelskrisen i princip över en natt inte längre var villiga att betala extra för att köra fossilfritt.<sup>41</sup>

En större matvarukoncern beskriver sin minskning av användningen av HVO100 som att det nått en kostnadsnivå som kräver åtgärder. Samtidigt betonas att flera olika drivmedel och parallella teknologier, där HVO100 är en av flera lösningar, kommer att behövas för att i framtiden nå klimatmålen.<sup>42</sup>

*– Problemet är att hållbarhet är förknippat med en kostnad, men ingen vill ta kostnaden. Kunderna vill inte betala. Ibland stöttar staten genom initiativ såsom klimatklivet, men det räcker inte.*

<sup>38</sup> SVT Nyheter, Lättat läge för åkeribranschen trots fortsatta prisökningar, 2023-09-15 [Lättat läge för åkeribranschen trots fortsatta prisökningar | SVT Nyheter](#)

<sup>39</sup> Trafikanalys (2023) Hållbara leveransval i e-handeln. Rapport 2023:10. Rapporten konstaterade att konsumenter inte i särskilt stor utsträckning var villiga att betala extra för hållbara leveranser. Forskning visar att den innan rådande lågkonjunktur var kostnaden omkring 20 kr per leverans. Det kan ha förändrats sedan dess.

<sup>40</sup> PostNord e-barometern 2023

<sup>41</sup> Transportföretagen (2023) Vägen mot en fossilfri framtid [www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2023/sjofart/hallbarhetsrapporten\\_transportforetagen.pdf](http://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2023/sjofart/hallbarhetsrapporten_transportforetagen.pdf) samt Dagens Industri 2023-10-04 [Åkerierna: Våra kunder inte redo att betala för elektrifieringen \(di.se\)](#)

<sup>42</sup> [ICA till sina åkerier: Sluta tanka HVO100 - Tidningen PROFFS - En Riktig Lastbilstidning](#)

### 4.1.3 Kraftigt behov av utbyggd laddinfrastruktur

Trafikanalys prognos visar på en fortsatt ökning av både lätta och tunga eldrivna lastbilar (se kapitel 4.2.3). Beräkningar från bilbranschens europeiska organisation ACEA visar att det behövs 350 offentliga laddplatser för lastbilar i Sverige till 2025.<sup>43</sup> En hämmande faktor som uppges är att det än så länge finns relativt få ställen där det går att snabbbladda eldrivna lastbilar i Sverige. För att omställningen ska bli av krävs en stor mängd laddplatser som gör att lastbilarna kan ladda samtidigt som förarna har sina pauser. En av våra intervjupersoner bekräftar ACEA:s undersökning. De ser vägen till full elektrifiering av tunga transporter som lång. Höga kostnader för lastbilar och det faktum att frågan om laddinfrastrukturen inte är löst gör att de inte kommer satsa på tunga ellastbilar, åtminstone inte på kort sikt. Ett exempel vi delges är att för att ladda de 25 tunga lastbilar som behövs i verksamheten skulle de få vänta till år 2030 innan kommunen skulle ha ordnat med tillräcklig laddinfrastruktur för att mätta åkeriets behov där den smala sektorn är tillgång till el. Däremot är åkaren mer optimistisk vad gäller lätta el-lastbilar.

*– Elektrifieringen av den tunga sidan är "overkill", det räcker inte till med resurser. Man kanske ska vänta med den och satsa mer på den lätta sektorn.*

Utbyggnaden av laddplatser är en ny marknad som lockat en hel del aktörer. Det tycks inte finnas någon större oro kring att det inte ska bli tillräckligt med eldrivna lastbilar ute på vägarna. Oron består snarare av att kapaciteten på elnäten inte ska räckta till eftersom det krävs väldigt mycket ström för att på kort tid ladda en lastbil.<sup>44</sup> Ledtiden för anslutning påverkas bland annat av om det finns tillräckligt med kapacitet i elnätet. Vid kapacitetsbrist måste nätföretaget göra nätförstärkningar, vilket tar tid. Utöver detta tillkommer nätföretagets handläggningstid för ansökningar om anslutning, vilken kan påverkas av otillräckliga personalresurser. Även överklaganden, lokala förhållanden och regelverk kan påverka anläggningsarbetet och bidra till längre ledtider för etablering av laddinfrastruktur.<sup>45</sup> Även tillstånden för att börja bruka de nybyggda laddstationerna dröjer på sina håll. Enligt Energimyndigheten ska omkring 50 nya laddplatser för lastbilar vara klara till september 2024.<sup>46</sup>

Energimyndigheten som är nationell samordnare för Sveriges laddinfrastruktur har i uppdrag att samordna stöd och att informera om laddstationers placering. Både som privatperson och företag finns en rad stöd för att finansiera ny laddinfrastruktur.<sup>47</sup> Behovet av snabb utbyggnad av laddstationer för tunga elfordon är stort. Det handlar om stora insatser. En laddstation kräver lika mycket el som tre–fyra villakvarter.

### 4.1.4 Hållbarhet som konkurrensmedel och symbolvärde

Flera aktörer vi talat med har talat om hållbarhet i egenskap av både konkurrensmedel och symbolvärde. Genom att exempelvis köpa ett antal hållbara fordon, och tillhandahålla hållbara leveranser kan aktören, i vissa upphandlingar, få konkurrensfördelar om hållbarhetskraven uppfylls och samtidigt förbättra företagets hållbarhetsimage.

Flera transportörer framhåller vikten av certifiering. Även det är ett sätt att positionera sig och ett konkurrensmedel. Många gånger har de vi talat med vunnit upphandlingar just tack vare sina certifieringar, i kombination med pris.

*– Vi har flera exempel på att vi vunnit kunder för att vi har en "grön" tjänst.*

<sup>43</sup> [Interactive map – Truck charging points needed in Europe by 2025 and 2030, per country - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association](#)

<sup>44</sup> SvD 230717 Laddplatser hotas – ellastbilarna för dyra [Laddplatser hotas – ellastbilarna för dyra | SvD](#)

<sup>45</sup> Energimarknadsinspektionen (2022) Kortare ledtider för anslutning av nya laddningspunkter till elnätet. Ei R2022:08 [Ei R2022:08 Kortare ledtider för anslutning av nya laddningspunkter till elnätet](#)

<sup>46</sup> SvD (2023). ["Kalkylerna går inte ihop för ellastbilar"](#). 23-07-17

<sup>47</sup> [www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/laddinfrastruktur/stod-att-soka-inom-laddinfrastruktur/](http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/laddinfrastruktur/stod-att-soka-inom-laddinfrastruktur/)

Det finns flera exempel på företag som bidrar till marknadens omställning till mer hållbara transporter och som använder det som en konkurrensfördel. Ett exempel på detta är e-handelsaktören Lyko som sedan 2022 enbart erbjuder sina kunder fossilfria leveranser. Transportörer måste garantera fossilfrihet för att köra åt dem.<sup>48</sup> Ett annat exempel är e-handlaren Apotea som investerat i egna el-lastbilar från Einride. Lastbilarna samtransporterar paket som annars skulle körts av olika fraktbolag mellan logistikcentret i Morgongåva och paketterminaler i Stockholmsområdet.<sup>49</sup> Ytterligare ett exempel är PostNord Sverige som hösten 2023 blev första licensinnehavaren för Svanenmärkta e-handelstransporter i Norden och därmed möjliggör för e-handlare att erbjuda fler hållbara e-handelsleveranser till sina kunder. Hållbarhetslöftet gäller inte bara PostNord Sveriges egna fordonsflotta utan även deras underleverantörers transporter.<sup>50</sup>

*– I ögonblicket är priset otroligt viktigt för kunden. De som lyckas med både bra pris och schyssta villkor vinner.*

## 4.2 Omställningen av lastbilsflottan

Som nämnts i kapitel 2 är det på grund av e-handelns komplexa transportmönster svårt att mäta dess transporter. Men vi kan konstatera att en stor del av e-handelns paket körs med lätta lastbilar sista sträckan ut till kund. Därför är det intressant att se på utvecklingen av alternativa bränslen hos nyregistrerade lätta lastbilar, som spegling av omställningsarbetet inom e-handelns transporter. I detta avsnitt vill vi därför kort beskriva utvecklingen och prognosen för dessa fordon och dess drivmedel.

### 4.2.1 Lätta lastbilar fyller många funktioner men fraktar relativt lite gods

De lätta lastbilarna<sup>51</sup> växer snabbt i antal och blir alltmer synliga, framför allt i stadstrafiken. I slutet av 2022 fanns nästan 610 000 svenskregistrerade lätta lastbilar i trafik, dubbelt så många som år 2000.<sup>52</sup> Fler lätta lastbilar i trafiken är inte en ren svensk företeelse utan kan observeras i många länder i Europa och globalt.<sup>53</sup> E-handelns stora expansion det senaste decenniet är en bidragande orsak.

Trots att de lätta lastbilarna är så många kör de inte mer än några få procent av allt gods på väg inom Sverige.<sup>54</sup> Den absoluta majoriteten av godstransporterna på väg står tunga lastbilar för. Även om de lätta lastbilarna generellt sett, utgör en relativt liten andel av transporterna mätt i ton och tonkilometer, fyller de många funktioner i transportsystemet. Allt från paket- och varudistribution till att få transporter och service att fungera smidigt i transportsystemet och samhället.

<sup>48</sup> Lyko (2022) <https://lyko.com/sv/om-lyko/media/pressmeddelanden/lyko-tar-bort-alla-fossila-leveransalternativ-i-sverige>

<sup>49</sup> Apotea [www.apotea.se/transporter](http://www.apotea.se/transporter)

<sup>50</sup> PostNord (2023) Postnord e-handelstransporter blir svanenmärkta [www.postnord.se/om-oss/nyheter-press-och-artiklar/2023/postnords-e-handelstransporter-bli-svanenmarkta](http://www.postnord.se/om-oss/nyheter-press-och-artiklar/2023/postnords-e-handelstransporter-bli-svanenmarkta)

<sup>51</sup> Lastbil är en bil som är inrättad huvudsakligen för godstransport. En lätt lastbil har totalvikt om max 3,5 ton och en tung lastbil har en totalvikt över 3,5 ton. Lätt lastbil körs med vanligt B-körkort medan en tung lastbil kräver C-körkort (finns olika nivåer beroende på vikt på lastbil/ekipage).

<sup>52</sup> Trafikanalys (2023) Fordon 2022. Trafikanalys Statistik 2023:3.

<sup>53</sup> Det finns nästan 37 miljoner lätta lastbilar i trafik i Europa (baserat på de länder som det finns data för, ett 30-tal länder inklusive Norge). Eurostat - database – Transport <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

<sup>54</sup> De företagsägda lätta lastbilarna står för 2 procent av allt gods på väg inom Sverige, och de tunga för resterande 98 procent. Vad gäller transportarbetet så är de lätta lastbilarnas andel endast 1 procent. (Ett ton gods som fraktas en kilometer utgör en tonkilometer).

En undersökning från Trafikanalys visar att majoriteten (79 procent) av de svenskregistrerade lätta lastbilarna används i ägarens egen verksamhet, så kallad firmabilstrafik. Omkring 9 procent av dessa fordon kör distributionstrafik.<sup>55</sup> De används främst i tätortsmiljöer för kortare<sup>56</sup> transporter, för distribution av varor och paket, samt inom hantverk och service av olika slag. I snitt lastas de med 593 kg och gör 52 stopp per kördag, i dagsturer som är omkring 124 km långa. Det vanligaste godset i lasten hos de lätta lastbilar som stannar vid privata hem är Post och paket (post och e-handel) följt av Pappersprodukter (tidningar).<sup>57</sup>

#### **4.2.2 Fler lastbilar än någonsin, men få drivs med alternativt bränsle**

De senaste tre åren har det totala antalet nyregistrerade fordon i Sverige varit på en relativt låg nivå till följd av coronapandemin och kriget i Ukraina. Långa leveranstider för framför allt lätta fordon bidrar till en fördröjning i systemet. Mängden lastbilar ökar, både lätta och tunga, men relativt få av de nyregistrerade fordonen drivs idag med hållbart bränsle.

#### **Leasing vanligt bland lätta lastbilar med alternativa bränslen**

I slutet av 2022 drevs 2 procent (drygt 13 000 stycken) av de lätta lastbilarna i trafik med enbart el, 4 procent drevs med ett alternativt bränsle. Diesel är fortsatt det dominerande bränslet.

Elektrifieringen av lastbilar, både lätta och tunga, ökar även om de fortfarande är relativt få till antalet. Bland de nyregistrerade lätta lastbilarna 2022 var andelen fordon som drivs med ett alternativt bränsle 18 procent, varav de el-drivna fordonen stod för 14 procent. Det är nästan uteslutande bara företag som äger denna typ av lastbil. Av de lätta lastbilarna som går på alternativa bränslen leasas hela 56 procent. Leasing kan vara ett sätt att minska risktagandet för fordon med alternativa bränslen med tanke på framtida prisutveckling för drivmedel och batterier samt osäkerheter kring fordonets framtida andrahandsvärde etc.<sup>58</sup>

#### **Tunga lastbilar drivs oftast av diesel**

I slutet av 2022 fanns drygt 86 000 tunga lastbilar i trafik i Sverige. Av dem var 231 eldrivna (72 stycken år 2021). Den absoluta majoriteten drivs med diesel (82 900 stycken).<sup>59</sup> Knappt 3 procent drevs med någon form av alternativt bränsle<sup>60</sup>.

Nyregistreringen av tunga lastbilar med eldrift har fram till 2020 handlat om enstaka fordon. Det har dock kommit att förändras. Under 2022 registrerades 174 nya tunga lastbilar med eldrift. Det handlar främst om tyngre tunga lastbilar över 16 ton.

#### **4.2.3 Omställningen fortskrider, prognosen visar på fler elfordon**

Trafikanalys prognos för vägfordonsflottans utveckling visar på ett relativt lågt antal nyregistrerade fordon totalt sett de kommande åren. Under 2024 väntas nyregistreringarna nå sin lägsta nivå sedan 2009, för att 2025 och 2026 öka något till följd av ett förbättrat makroekonomiskt läge.

Antalet lätta lastbilar som kan drivas med el eller alternativa bränslen som etanol eller gas bedöms öka samtliga år till 2026. När de ekonomiska förutsättningarna väl blir gynnsamma

<sup>55</sup> Av de företagsägda lätta lastbilarna kör dessutom 70 procent inom hantverk/service, 11 procent inom jordbruket, 6 procent linjetransport. 4 procent körs i det vi kallar Annan användning som kan vara t.ex. privat körning.

<sup>56</sup> Med kortare avses kortare avstånd på transporter än vad de tunga lastbilarna generellt utför.

<sup>57</sup> Trafikanalys (2023) Lätta lastbilar 2022, Trafikanalys Statistik 2023:17.

[www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/latta-lastbilar/latta-lastbilar-2022---rapport---2023-05-25.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/latta-lastbilar/latta-lastbilar-2022---rapport---2023-05-25.pdf)

<sup>58</sup> Trafikanalys (2023) Fordon 2022. Trafikanalys Statistik 2023:3.

<sup>59</sup> Trafikanalys (2023) Fordon 2022. Trafikanalys Statistik 2023:3.

<sup>60</sup> El, elhybrid, laddhybrid, etanol eller gas.

och prestandan hos de eldrivna lätta lastbilarna är tillräckligt god kommer fordonen öka snabbt i antal. År 2026 förutspås 9 procent av alla lätta lastbilar i trafik vara laddbara och de utgör då 35 procent av de nyregistrerade lätta lastbilarna. Diesel kommer dock fortsatt vara det dominerande drivmedlet.<sup>61</sup>

Trafikanalys bedömer att även antalet eldrivna tunga lastbilar kommer att öka årligen fram till 2026, om än från låga nivåer. Regeringens prioriteringar kring elektrifiering i 2023 års statsbudget gör att Trafikanalys höjt prognosen för nyregistrerade tunga ellastbilar till 3,3 procent år 2026. Först efter 2027 ser Trafikanalys att försäljningen av tunga ellastbilar ökar tydligt. År 2030 bedöms 40 procent av de nyregistrerade tunga lastbilarna vara eldrivna.<sup>62</sup>

## 4.3 Vikten av långsiktighet och tydliga spelregler

Transportaktörerna har i våra samtal berättat att det som framför allt driver deras omställningsarbete är deras långsiktiga hållbarhetsmål, för att svara mot transportköparnas krav på fossilfria leveranser. Deras ansträngningar för att minska utsläppen och anpassa sig till mer hållbara metoder möter flera hinder genom snabba styrmedelsförändringar och stelbenta transportregler. Genom långsiktighet och förändrad lagstiftning kan takten på omställningen öka, menar de.

I våra intervjuer med ett antal aktörer belyser de utmaningar och hinder som de anser sig möta från politiken i sin strävan mot en mer hållbar transportsektor. Det finns en stark övertygelse inom branschen att politiska hinder utgör en betydande broms för en snabb omställning.

### 4.3.1 Otydliga spelregler för drivmedel

Flera aktörer vi talat med menar att omställningsarbetet försvårats genom en rad politiska beslut. Sedan 2018 har den så kallade reduktionsplikten inneburit att alla drivmedelsleverantörer måste minska växthusgasutsläppen från bensen och diesel med en viss procentsats. Reduktionsplikten innebar ett mer långsiktigt styrmedel och syftade till att nå det nationella målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter till 2030. År 2022 var reduktionsnivåerna 7,8 procent för bensen och 30,5 procent för dieselbränsle. Samma nivåer gäller under 2023 men regeringen har meddelat att nivåerna sänks till sex procent för både bensen och diesel från den 1 januari 2024 till och med 2026.<sup>63</sup> Detta har fått flera aktörer att ifrågasätta långsiktigheten i Sveriges hållbarhetsarbete.

Den reducerade kvotplikten kan uppfattas som positiv för många mindre åkerier samtidigt som den kan göra det svårare för aktörer att nå sina interna hållbarhetsmål genom att bränslet får högre fossilinnehåll.

*– Irriterande att vi inom näringslivet gör vad vi kan men politiken rycker undan mattan. Dieseln kommer ha högre fossilinnehåll. Vårt mål är att tanka hundra procent fossilfritt. Just nu har vi delar som inte är möjliga att ställa om. Då är vi beroende av basdrivmedel och då drabbas vi när denna får högre fossilinnehåll...*

<sup>61</sup> Trafikanalys (2023) Korttidsprognoser för vägfordonsflottan 2023-2026 [www.trafa.se/globalassets/pm/underlag/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2023.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/underlag/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2023.pdf)

<sup>62</sup> Trafikanalys (2023). Uppdaterad prognos för nyregistrerade eldrivna tunga lastbilar. Dnr. Utr. 2023/32 #13.

<sup>63</sup> Energimyndigheten (2023). [Reduktionsplikt](#). Webb 2023-10-27

En intervjuperson menar att det svenska hållbarhetsarbetet inom transportsektorn håller på att ersättas av EU:s klimatarbete och att det finns inbyggda utmaningar att i allt för stor utsträckning driva en nationell reduktionsplikt.

Den 7 mars 2023 meddelade Skatteverket att de stoppar befrielsen från energi- och koldioxidskatt för biogas eller biogasol som förbrukats för uppvärmning eller som motorbränsle. Detta som en följd av att den så kallade Landvärmedomen från EU-domstolen, om att ogiltigförklara EU-kommissionens beslut att låta Sverige skattebefria biogas och biogasol, vunnit laga kraft. Sammanlagt har det handlat om 1,5 miljarder kronor om året i nedsatt skatt för runt 700 företag, kommuner eller andra biogasanvändare.<sup>64</sup> För transportbranschens företag kan det bli ett hårt slag. Enligt Dagens Nyheter anger åkerierna att kostnadsökningen kan uppgå till tio kronor mer per mil, eller runt 30 miljoner kronor per år för ett företag med omkring 150 biogaslastbilar.

*– Biogasen var stor besvikelse (skatten på biobränsle). Det finns åkare som investerat i gasbilar och de drabbas.*

Regeringen valde att inte överklaga domen utan i stället skriva ett brev till EU-kommissionen där den tryckte på vikten av skattebefrielsen. EU-kommissionen ska granska stödet och fatta nya beslut.<sup>65</sup>

## Åkerinäringen vill se en bredd av drivmedel

Flera av de aktörer vi talat med inom ramen för detta projekt nämner en önskan om långsiktiga politiska beslut på transportområdet, bland annat när det gäller bränslen. En nyligen genomförd branschundersökning handlar om framtidens drivmedel för yrkestrafiken.<sup>66</sup> Enligt deltagande aktörer finns en underliggande oro för ekonomiska förutsättningar, avsaknad av laddinfrastruktur och räckvidd samt en osäkerhet kring vilket drivmedel man bör satsa på i framtiden. Även om elektrifieringen sägs vara viktig uppges HVO100 som det bästa hållbara alternativet många år framåt. Fyra av fem åkerier uppger att osäkerheten har fått dem att bromsa in sina planer på att ställa om fordonsflottan. Att inte lägga alla ägg i samma korg verkar vara mottot för många företags långsiktiga planer.

Över lag tycks det enligt undersökningen finnas en stor vilja bland åkerierna att ställa om till alternativa bränsleslag. Samtidigt som rapporten pekar på behovet av ett brett utbud av bränslen i ett längre tidsperspektiv, såsom gas, el och även mer hållbara flytande bränslen. I undersökningen svarade drygt hälften av de tillfrågade inom lätt och tung godstrafik att de inte kommer att klara de nationella utsläppsmålen till 2030, tre av fyra tror inte att deras verksamhet någonsin kommer kunna bli helt fossilfri. 21 procent vill ha bättre ekonomiskt stöd vid inköp av eldrivna fordon.<sup>67</sup> Flera aktörer vi talat med ser, bortsett från kostnadsbilden, flera hinder för att elektrifieringen av tunga transporter ska slå igenom inom en snar framtid.

*– El är inte frälsningen. Snarare behövs ett utbud av bränslen. Särskilt ur ett säkerhetsperspektiv.*

*– Vi är i en limbo, kan inte annat än att köpa senaste tekniken på lastbil, Euro 6-klass, eftersom kunden inte är beredd att köpa ellastbilen som är fyra gånger så dyr.*

<sup>64</sup> Dagens Nyheter (2023). Biogasbolag drabbas av skattechock – "hårt slag". Webb 23-10-27

<sup>65</sup> Dagens Nyheter (2023). Biogasbolag drabbas av skattechock – "hårt slag". Webb 23-10-27

<sup>66</sup> Circle K (2023) Framtidens drivmedel för yrkestrafiken – en öppen fråga som kräver en tydlig plan framåt. En rapport om omställningen till fossilfria drivmedel från Circle K våren 2023. Med stöd av Sveriges Åkeriföretag och Svenska Taxiförbundet.

<sup>67</sup> Circle K (2023) Framtidens drivmedel för yrkestrafiken – en öppen fråga som kräver en tydlig plan framåt. En rapport om omställningen till fossilfria drivmedel från Circle K våren 2023. Med stöd av Sveriges Åkeriföretag och Svenska Taxiförbundet. 80 procent av Sveriges åkerier bromsar sina omställningsplaner av fordonsflottan | Circle K Sverige AB (mynewsdesk.com) Fyra av fem åkerier bromsar sina omställningsplaner – Dagens Logistik



## Förändringar i stödet för eldrivna fordon

Regeringen beslutade att avskaffa klimatbonusen efter den 8 november 2022. Skälet till detta är att klimatbonusbilar idag utgör omkring hälften av nybilsförsäljningen av personbilar och finns i de flesta prisklasser. Kostnaden för att äga och köra en klimatbonusbil börjar även vara jämförbar med kostnaden för att äga och köra en bensin- eller dieselbil. Ett statligt marknadsintroduktionsstöd är därför inte längre motiverat. Klimatbonusen omfattade, förutom personbilar, även lätta lastbilar och lätta bussar.<sup>68</sup>

Regeringen föreslår att Klimatklivet förlängs till 2028 och får ökade anslag för åren 2024-2026. Bland annat tillförs resurser för att introducera eldrivna tunga fordon och andra miljövänliga lastbilar och arbetsmaskiner. För 2024 tillförs 992 miljoner kronor, 1 493 miljoner kronor för år 2025 och 2 023 miljoner kronor under år 2026. Utöver detta införs ett tillfälligt marknadsintroduktionsstöd för lätta ellastbilar som uppgår till 450 miljoner kronor år 2024, 550 miljoner kronor år 2025 samt 660 miljoner kronor år 2026.<sup>69</sup>

### 4.3.2 Tillstånd för längre tunga lastbilar

Den 31 augusti 2023 ändrades reglerna i Sverige så att tunga lastbilar (High Capacity Transport – HCT) får vara upp till 34,5 meter långa på vissa utpekade vägar.<sup>70</sup> Det är drygt 9 meter längre än dagens maxlängd på 25,25 meter. Tillsammans med Finland tillåter Sverige därmed de längsta bilarna i Europa.

Miljön är det främsta argumentet för regeländringen då färre bilar behövs för att frakta samma mängd gods. Enligt Trafikverkets beräkningar kan utsläppen från den tunga lastbilstrafiken minska med 4–6 procent med de nya längre bilarna. Lägre transportkostnader kan också stärka näringslivets konkurrenskraft. Längre bilar underlättar också för transportsektorn då det råder brist på lastbilsförare. De vi talat med vill se snabbare lagändringar för tyngre och längre lastbilar.

*– Vi har tittat på HCT-ekipage, samma där, i Sverige gör vi det krångligt. I Finland är detta stort och där säger man att det är ok på alla vägar som är ok att köra på.*

### 4.3.3 Försöksverksamhet för tyngre fordon med B-körkort

Omställningen till el- och biogas-drivna fordon försvåras för vissa aktörer av ett regelmässigt hinder kopplat till fordonsvikten. De tunga batterierna och gastankarna ger el- och biogas-drivna lätta lastbilar en högre tjänstevikt än lätta diesellastbilar. Det medför att de inte kan lasta lika mycket gods för att få köras med B-körkort, eftersom totalvikten (tjänstevikt plus lastvikt) inte får överstiga 3,5 ton. Överstiger lastbilen denna viktgräns krävs C-körkort och yrkeskompetensbevis. Detta försvårar en snabb elektrifiering och därmed en grön omställning av transportbranschen eftersom det dels råder brist på förare med C-körkort, dels blir dyrare att anställa behöriga förare för transporter som vanligtvis genomförs med B-körkort.

Dessutom måste tyngre fordon föras med färdskrivare och omfattas av betydligt mer komplicerade regelverk. Flera länder i Europa har redan infört undantaget som ett led i sitt klimatarbete. Några av dem vi talat vill se en snabbare regeländring som möjliggör B-körkortsbehörighet för lätta ellastbilar.

*– Att tillsätta personal med C-körkort är en utmaning, särskilt för att köra hemleveranser. De som har C-körkort vill köra andra typer av transporter. Vi måste se till att 4,25 regeln möjliggörs.*

<sup>68</sup> Regeringen (2022). Klimatbonusen upphör den 8 november.

<sup>69</sup> Regeringen Pressmeddelande 2023-09-06 [Klimatklivet och andra klimatsatsningar stärks 2024 med 4 miljarder kronor - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/09/06/klimatklivet-och-andra-klimatsatsningar-starks-2024-med-4-miljarder-kronor)

<sup>70</sup> Reglerna träder i kraft 1 december 2023.

Regeringen gav våren 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utforma en försöksverksamhet med syfte att höja viktgränsen för B-körkort till 4,25 ton, för transporter på el eller gas.<sup>71,72</sup> Uppdraget ska redovisas senast den 8 mars 2024.

---

<sup>71</sup> Regeringen (2023). Uppdrag att utforma en försöksverksamhet för att möjliggöra godstransporter med lastbilar som har en totalvikt som understiger 4 250 kg för den som har körkort med behörighet B. [www.regeringen.se/contentassets/bbad594aa6a446219b0f88387170274d/uppdrag-att-utforma-en-forsoksverksamhet-for-att-mojliggora-godstransporter-med-lastbilar-som-har-en-totalvikt-som-understiger-4-250-kg-for-den-som-har-korkort-med-behorighet-b/](https://www.regeringen.se/contentassets/bbad594aa6a446219b0f88387170274d/uppdrag-att-utforma-en-forsoksverksamhet-for-att-mojliggora-godstransporter-med-lastbilar-som-har-en-totalvikt-som-understiger-4-250-kg-for-den-som-har-korkort-med-behorighet-b/)

<sup>72</sup> Försöksverksamheten innebär att företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen för att förare som haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen vars totalvikt inte överstiger 4 250kg.

## 5 Avslutande slutsatser

E-handeln har utvecklats till en dynamisk och snabbväxande bransch, där förändringar i samhällsekonomin och teknologin kontinuerligt formar verksamheterna. Snabb struktur- och omvandling och hård konkurrens präglar branschen. Efter att ha vuxit kraftigt under många år, är det nu många e-handlare som i dagens ekonomiska läge minskar sin omsättning även om mängden paket fortfarande tycks öka något.

Marknaden för logistiktjänster har utvecklats i takt med e-handelns tillväxt. Det har bidragit till nya transportsätt och en stor valfrihet för konsumenter att välja vart, när och hur paket ska levereras. Denna mångfald av leveransalternativ har på senare år ofta märkts med en flora av hållbarhetsbegrepp. Denna flora är sprungen dels ur konkurrens- och marknadsföringsaspekter, dels ur ett allt större hållbarhetsintresse hos konsument. Branschen har själv, sedan ett par år tillbaka, tagit initiativ till att samla sig kring färre och tydligare hållbarhetsbegrepp kring leveranserna för att förtydliga för konsumenterna. I denna promemoria har vi försökt besvara frågor kring hur hållbarhets- och omställningsarbetet samt märkningsinitiativ i branschen har utvecklats. Vi har också försökt att utröna ifall lågkonjunkturen påverkat detta arbete.

### Hållbarhetsmärkningarna

För många företag har kraven kring hållbarhet ökat snabbt, mot bakgrund av grön omställning och en stark hållbarhetstrend. Hur pass hållbara fraktsätten är, om de är fossilfria eller inte, hur leveranser sker och hur pass mycket luft det är i paketen – är några av de frågor som behöver adresseras i en omställning av e-handelns logistik. Många av dessa krav kan både synliggöras och hanteras strukturerat inom ramen för certifierings- och märkningsarbete. Det kan bidra till bättre struktur, kontroll och dokumentation av de delar som berörs av kraven men även av tillhörande funktioner.

Vår sammantagna bild är att företagets hållbarhetsarbete och anslutning till hållbarhetsmärkningarna och -initiativ främst drivs av företagets mål, strategier och konkurrenssituation. Att framhäva sin hållbarhet och kvalitet används för att vinna kunder. Företagets långsiktiga mål och planer tycks till stor del stå fast och arbetet fortskrider, men konjunkturläget bidrar till att de i vissa fall försenas eller skjuts på framtiden. Kommande styrmedel från EU, genom exempelvis Green Claims och hållbarhetsredovisning genom CSRD, spelar viss roll i detta arbete.

### Hållbarhet i praktiken: företagets utmaningar och drivkrafter

Genom intervjuer och undersökningar har vi identifierat utmaningar och drivkrafter för företagets hållbarhetsarbete inom e-handelssektorn. Enligt de aktörer vi har varit i kontakt med har lågkonjunkturen påverkat hållbarhetsarbetet till viss del. Men hållbarhetsstrategierna finns kvar hos många, även om de nu tar längre tid att genomföra.

Drivkrafterna består bland annat av aktörernas långsiktiga hållbarhetsstrategier. Det finns en stor medvetenhet om att det dokumenterade hållbarhetsarbetet vid exempelvis certifiering kan löna sig genom nya kunder och som fördel vid upphandling. Här spelar också signalvärdet ut mot konsument en stor roll, många vill ligga i framkant, och därför ansluta sig till exempelvis Fair Transport, Fossilfri leverans eller Svanen. Utmaningarna består dels av låg betalningsvilja för hållbara transporter, dels styrmedel och långsiktiga politiska strategier.

Det finns ett stort intresse för elektrifiering av transporter, men omställningen hindras många gånger av osäkerhet kring lönsamhet och brist på laddinfrastruktur. Den ekonomiska osäkerheten består bland annat av hög inköpskostnad, osäkerhet kring framtida prisutveckling för drivmedel och infrastrukturen samt fordonets framtida andrahandsvärde. Det är långa projekteringstider för lokal laddinfrastruktur, vilket håller många aktörer tillbaka i viljan att övergå till eldrift på sina fordon. Osäkerheten bidrar till att branschen gärna ser en diversifiering av fordons- och bränsletyper. En ytterligare aspekt är begränsningar i lastvikt hos de lätta ellastbilarna, den så kallade 3,5 tonsregeln.

En övergång till elektrifiering av tunga transporter kommer att ta tid och kräva omfattande resurser. Fram till dess tror de vi talat med på en mångfald av drivmedel och styrmedel som stödjer dem.

### **Framtida utmaningar och kunskapsbehov**

Offentlig upphandling är ett potentiellt kraftfullt verktyg för att påverka transportmarknadens digitala och gröna omställning. Inom kollektivtrafiken ställer det offentliga en rad kvalitetskrav, men motsvarande finns inte i samma utsträckning inom tunga godstransporter på väg. Vilken roll skulle offentlig upphandling kunna ha för hållbara leveranser? Trafikanalys ser ett behov av en lägesanalys av offentlig upphandling och kravställning kring digital och grön omställning för transporter och infrastruktur.

## 6 Litteraturförteckning

Circle K (2023). Framtidens drivmedel för yrkestrafiken – en öppen fråga som kräver en tydlig plan framåt. En rapport om omställningen till fossilfria drivmedel från Circle K våren 2023.

Dagens industri (2022). Instabox och Budbee går samman- Hämtat från [www.DI.se](http://www.DI.se)

Dagens Industri (2023). Budbolaget Airmees värdering slaktas mitt i krisen. Hämtat från [www.di.se](http://www.di.se)

Dagens industri (2023). Över 5 miljarder upp i rök – Instabee rasar i värde. Webb [www.di.se](http://www.di.se)

Dagens logistik (2023). #3 Hilda Hulten, 2023.

E-handel (2023). Rekordmånga konkurser – e-handeln hårdast drabbad.

Energimyndigheten (2023). Billigare att leasa ellastbil med klimatpremien.

Energimyndigheten (2023). Klimatpremien.

EU-domstolen (2022). Tribunalens dom Mål T 626/20, den 21 december 2022. CURIA – Documents (europa.eu)

Europa parlamentet (2023). Substantiating Green Claims. In “A European Green Deal”. Carriages preview | Legislative Train Schedule (europa.eu)

Fair Transport (2023). Hämtat från [www.fairtransport.se/om-fair-transport/nivaer-och-kriterier/](http://www.fairtransport.se/om-fair-transport/nivaer-och-kriterier/)

Fastighetsvärlden (2022). Instabox och Budbee går samman. Hämtat från [www.fastighetsvarlden.se](http://www.fastighetsvarlden.se).

ICA (2023). ICA öppnar e-handelslager i Göteborg. Hämtat från [www.icagruppen.se](http://www.icagruppen.se).

ICA (2023). ICA-Sverige byter modell för e-handel i Göteborg. Hämtat från [www.icagruppen.se](http://www.icagruppen.se).

Institutet för språk och folkminnen (2022). Nyord 2022: Från pandemi till permakris. Hämtat från [www.isof.se](http://www.isof.se)

PostNord (2023). E-barometern Kvartal 1, 2 och 3 2023.

PostNord (2023). E-barometern Årsrapport 2022

Regeringen (2022). Klimatbonusen upphör den 8 november.

Regeringen (2023). Klimatklivet och andra klimatsatsningar stärks 2024 med 4 miljarder kronor. Pressmeddelande.

Regeringen (2023). Regeringen kontaktar EU-kommissionen för att rädda skattebefrielsen för biogas. Webb 230306.

Regeringen (2023). Uppdrag att utforma en försöksverksamhet för att möjliggöra godstransporter med lastbilar som har en totalvikt som understiger 4 250 kg för den som har körkort med behörighet B.

Reklamombudsmannen (2022). Reklam för leveranstjänster från Budbee. Reklamombudsmannens opinionsnämnd Ärende 2112-277

TellUs21 (2022). PM - Förutsättningar för hållbara leveransval skrivet av TellUs21 inom ramen för Trafikanalys uppdrag att föreslå åtgärder som stödjer konsumenter till mer hållbara leveransval vid e-handelsköp. Trafikanalys Dnr. Utr. 2022/12.

Tillväxtanalys (2023). Konkursstatistik.

Trafikanalys (2020). Hur kan e-handelns transporter bli mer hållbara? Rapport 2020:2.

Trafikanalys (2022). Transportföretag inom e-handeln - en lägesbild 2020/2021 PM 2022:2.

Trafikanalys (2022). Hållbara leveransval i e-handeln Rapport 2022:10.

Trafikanalys (2022). E-handelns effekter på transportsystemet Rapport 2022:02 med tillhörande underlags PM

Trafikanalys (2022). Hållbara leveransval i e-handeln Rapport 2022:10

Trafikanalys (2023). Lastbilstrafik 2023 Kvartal 2. Statistik 2023:33

Transportföretagen (2023). Paketindex Kvartal 2.

Transportföretagen (2023). Paketindex Kvartal 3.

Transportföretagen (2023). Transportindikatorn augusti 2023

Transportföretagen (2023). Vägen mot en fossilfri framtid

[www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2023/sjofart/hallbarhetsrapporten\\_transportforetagen.pdf](http://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2023/sjofart/hallbarhetsrapporten_transportforetagen.pdf)

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.



**Trafikanalys**  
Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00  
[trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)