Tidötiden & och lastbilsmarknaden

Utvärdering och rekommendationer för påskyndad omställning

En rapport framtagen av 2030-sekretariatet inom ramen för EU Interreg-projektet: SEALS – Scandinavian Electrified & Autonomous Logistics Scale-Up

Interreg
Öresund-Kattegat-Skagerrak
Medfinansieras av Europeiska unionen
2030 SEKRETARIATET

Det måste löna sig att gå före

På en mandatperiod hinner mycket hända. Därför utvärderar 2030-sekretariatet vad de fyra åren med Tidöregeringen inneburit för den svenska lastbilsmarknaden. Det mynnar ut i sex policyförslag för den kommande mandatperioden 2026-2030 där utgångspunkten är att Sverige ska nå gällande klimatmål och klimatkrav:

- Sveriges klimatpolitiska ramverk slår fast att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska minst 70 procent från år 2010 till år 2030.
- EU:s Effort Sharing Regulation (ESR), förordningen om fördelat ansvar mellan medlemsländerna för minskade växthusgasutsläpp, kräver att Sveriges klimatpåverkan från bland annat inrikestransporter och jordbruk sammantaget minskar med minst 50 procent räknat från år 2005 till 2030.

Sverige har unikt goda förutsättningar att vara ledande i omställningen, med världsledande aktörer inom sektorer som laddinfrastruktur och utsläppseffektiva fordon. Scanias och Volvos senaste ellastbilar har en räckvidd på över 70 mil på en laddning, vilket möjliggör transporter från t.ex. Oslo ner till Hamburg med ytterligare en enda laddning till längs vägen. Befintliga lastbilar på biogas och kommande lastbilar på vätgas kommer kunna köra lika långt på en tank som de dieseldrivna. De kan även lasta lika tungt och har samma motorstyrka, men med en bråkdel av dieselns klimatpåverkan.

Men bra fordon räcker inte. Det krävs också ekonomiska spelregler som gör det lönsamt att gå från gårdagens fossila drivmedel till morgondagens fossilfria. Vår granskning visar att där har det brustit de gångna fyra åren i Sverige. Det har oftast inte lönat sig att gå före i omställningen av tunga lastbilstransporter, och därför hyllar vi särskilt de åkerier som ändå ställt om, och de transportköpare som ändå bidragit till en marknad för hållbara transportlösningar.

Denna utvärdering av Tidöregeringens politik för omställningen av godstransporter på väg summeras med konkreta rekommendationer för en påskyndad omställning, och inspiration från länder där den redan sker. Målbilden är tydlig: de svenska klimatmålen ska nås. För positiva synergier kopplat till andra samhällsmål, minskad sårbarhet och förbättrad konkurrenskraft för ledande aktörer inom transportsektorns omställning. Det måste löna sig att gå före!

2030 SEKRETARIATET

Rapportens innehåll

Psst: Klicka på önskad rubrik för att komma direkt till motsvarande avsnitt i rapporten.

Policyförslag – så ökar vi takten i omställningen
Lätta lastbilar: Ekonomiska incitament för eldrift
Lätta lastbilar på gas: Inga ekonomiska incitament för inköp
Tunga lastbilar på el: Effekten av ekonomisk stimulans
Tunga lastbilar på gas: Effekten av ekonomisk stimulans
Främsta påverkansfaktorer: Dieselpriset
Positivt exempel: LSVA i Schweiz
Positivt exempel: Miljözoner i Nederländerna

2030 SEKRETARIATET

Policyförslag – så påskyndas omställningen

På basis av vår analys föreslår 2030-sekretariatet följande för påskyndad omställning till fossilfria transporter:

1. Säkerställ att dyrare diesel slår igenom. Avstå nya skattelättnader för bensin eller diesel, samt ge fullt genomslag för ETS2-utsläppshandelssystemet när det införs.
2. Riktad stimulans med omställningskrav. Om åkerinäringen behöver kompenseras för stigande kostnader, ska det ske på sätt som påskyndar omställningen.
3. Sänkt skatt på laddning. Sänk energiskatten på el för laddning till EU:s miniminivå, som i Danmark. Återbetala delar av energiskatten till åkerierna.
4. Utökad, förlängd och förenklad premie. El-, gas- och vätgasdrivna lätta och tunga lastbilar bör få förstärkt premie t.o.m. år 2030, genom ett ensidigt ansökningsformulär där besked ges inom tre månader.
5. Utsläppsbaserade vägavgifter. Sverige behöver byta Eurovignette-systemet till moderna vägavgifter som premierar lastbilar med låg klimat- och miljöpåverkan.
6. Skärpta, differentierade miljözoner. Kommuner bör ges rätten att införa zoner där bara el-, vätgas- och biogasdrivna tunga transporter är välkomna.

Lätta lastbilar: Ekonomiska incitament för eldrift

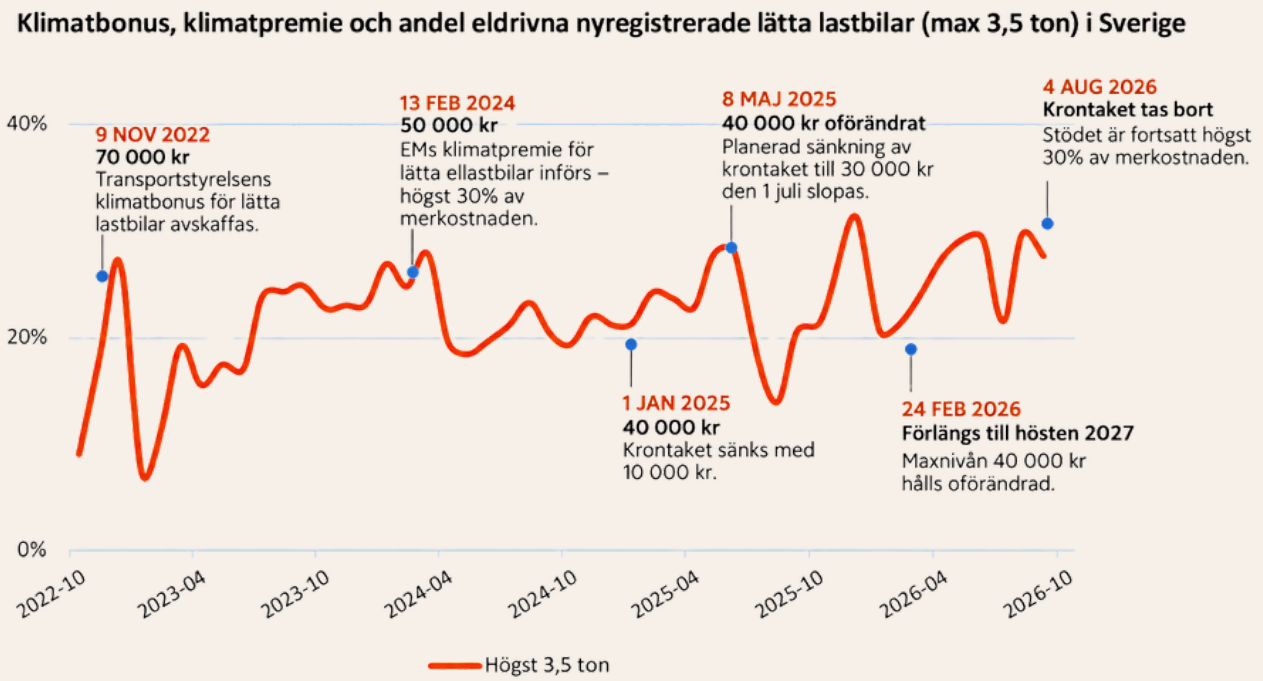
Mandatperioden inleddes med att klimatbonusen för lätta lastbilar avskaffades i november 2022 vilket ledde till att ellastbilarna hastigt blev dyrare därefter. Innan hade Transportstyrelsen hanterat ett sökbart stöd på 70 000 kronor per lastbil. I februari 2024 återinfördes en klimatpremie för lätta ellastbilar (max 3,5 ton), nu på 50 000 kronor och hanterad av Energimyndigheten. Stödet skulle ursprungligen haft följande utformning:

Beslutsdatum	**Högsta stöd per lätt ellastbil**
13 februari–31 december 2024	50 000 kr
1 januari–30 juni 2025	40 000 kr
1 juli–30 september 2025	30 000 kr
Från 1 oktober 2025	Inga nya bifallsbeslut

I maj 2025 stoppade dock regeringen den planerade sänkningen till 30 000 kronor och behöll taket på 40 000 kronor. Den 4 augusti 2026 togs taket på 40 000 kr bort helt, så att stödet nu kan uppgå till 30 procent av den stödberättigande merkostnaden utan fast tak. Stödet gäller nu fram till och med den 30 oktober 2027, alltså drygt två år längre än vad som ursprungligen angavs.

Den stora oförutsägbarheten i stödnivåerna eller om det ens finns något stöd att söka, har resulterat i att många stödberättigade aktörer helt valt bort stödet. Det ser vi genom att betydligt färre stöd betalats ut, än vad det sålts stödberättigade eldrivna lätta lastbilar. Det pekar på att stödet inte varit tillräckligt relevant för att bidra till sektorns omställning.

Konsekvensen av detta är att andelen eldrivna lätta lastbilar av den totala nyförsäljningen hösten 2026 endast är marginellt högre än hösten 2022 enligt statistik från Mobility Sweden. Det är fyra förlorade år för omställningen av denna sektor. Detta trots att utbudet av lätta ellastbilar förbättrats kraftigt och laddinfrastrukturen byggts ut.



Lätta lastbilar på gas: Inga ekonomiska incitament för inköp

Det saknas ekonomiska incitament för att införskaffa en lätt lastbil som framförs på biogas, trots att klimatnyttan är jämförbar med eldrift och trots att sådana incitament finns för tunga lastbilar. Också när det gäller undantaget för mervikt upp till 4.25 ton kopplat till rätten att framföra fordonet på B-körkort, jämställs gas- och eldrift, men alltså inte för själva premien. Incitamenten för laddhybrider eller att framföra en dieseldriven lätt lastbil på HVO är också obefintliga.

Tunga lasbilar på el: Effekten av ekonomisk stimulans

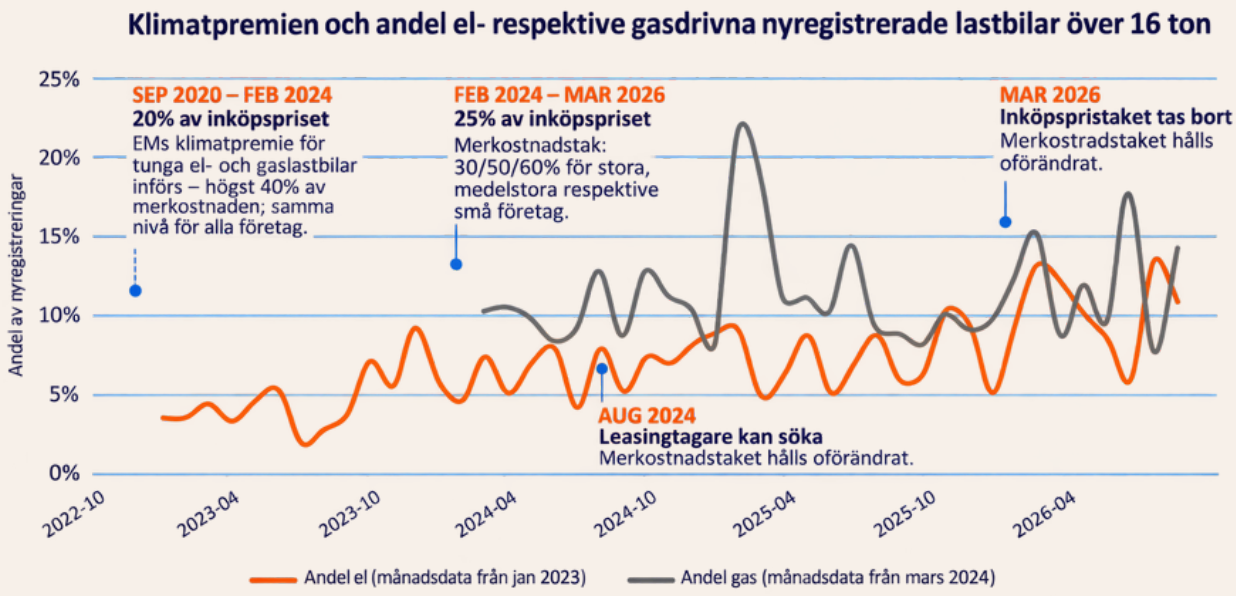
Andelen eldrivna tunga lastbilar (över 16 ton) har ökat från 3–4 procent av nyregistreringarna hösten 2022 till omkring 10 procent hösten 2026, men med kraftiga svängningar längs vägen. Nivån är fortsatt otillräcklig i förhållande till transportsektorns klimatmål, och långt lägre än i ett antal jämförbara länder – som exempel låg elektrifieringsgraden hos nyregistrerade lastbilar över 12 ton på över tjugo procent i både Danmark under september respektive Norge i oktober.

Denna del av fordonsmarknaden har mycket lägre volymer än för lätta lastbilar och i huvudsak längre leveranstider; uppemot ett år är inte ovanligt för eldrivna lastbilar.
Det bidrar till kraftigare variationer i statistiken och att eventuella effekter av policyförändringar som Energimyndighetens klimatpremie för tunga lastbilar får större fördröjning i statistiken samtidigt som den blir svårare att bekräfta eftersom leveranstiderna varierar så kraftigt.

Hösten 2023 skedde en kraftig ökning av andelen eldrivna tunga lastbilar i nyregistreringarna. Det kan inte kopplas till förändringar av klimatpremien, som förblev samma under denna tid, medan en höjning av stödtaket i relation till inköpspriset och en differentiering av merkostnadstaket, utifrån storlek på sökande företag i februari 2024, kan ha bidragit till den ökade marknadsandel vi ser från ungefär ett halvår senare och framåt.

I augusti 2024 öppnades premien för tunga ellastbilar upp även för leasingtagare, vilket kan ha bidragit till en bibehållen elektrifieringsgrad under 2025, trots att andra faktorer såsom ett sjunkande pris på fossil diesel (se nedan) motverkade detta.

De allt kraftigare svängningarna i eldriftsandelen sedan våren 2026 sammanfaller med avskaffandet av inköpspristaket för tunga ellastbilar i mars 2026 samt Irankrigets inledning. Båda faktorerna har sannolikt gynnat elektrifieringen, men huruvida effekterna består och eldriftsandelen stabiliserar sig på en varaktigt högre nivå omkring eller rentav över 10 procent återstår att se.



Tunga lasbilar på gas: Effekten av ekonomisk stimulans

Andelen gasdrivna tunga lastbilar (över 16 ton) har stigit från omkring 9 procent av nyregistreringarna hösten 2022 till cirka 13 procent hösten 2026 – en ökning med 4 procentenheter. Hur denna marknad utvecklats är särskilt intressant, eftersom gasdrivna lastbilar är relativt specifikt för Sverige.

Marknaden är betydande också i Norge men inte i övriga nordiska grannländer eller i merparten av EU:s medlemsländer. Med liknande leveranstider som för ellastbilarna, kan vi genom att samköra statistiken för dessa båda fordonsslag se i vilken mån marknadsstimulansen gör skillnad. Klimatpremien för tunga gaslastbilar infördes i september 2020, samtidigt som premien för tunga ellastbilar. Månadsdata över gasdrivna lastbilars andel av nyregistreringarna finns tillgängliga först från mars 2024.

Höjningen till 25 procent av inköpstaket och differentieringen av merkostnadstaket, på basis av bolagsstorlek i februari 2024, innebar den första större förändringen av klimatpremien avseende gasdrivna lastbilar. I februari-mars 2025, dvs tolv månader senare och i likhet med uppskattade leveranstider då de varit som längst, uppvisar statistiken en kraftig och tillfällig ökning av andelen gasdrivet, till synes ett resultat av tillfälligt höga antal nyregistrerade leasade gaslastbilar, vilket även påverkade totala antalet tunga lastbilar.

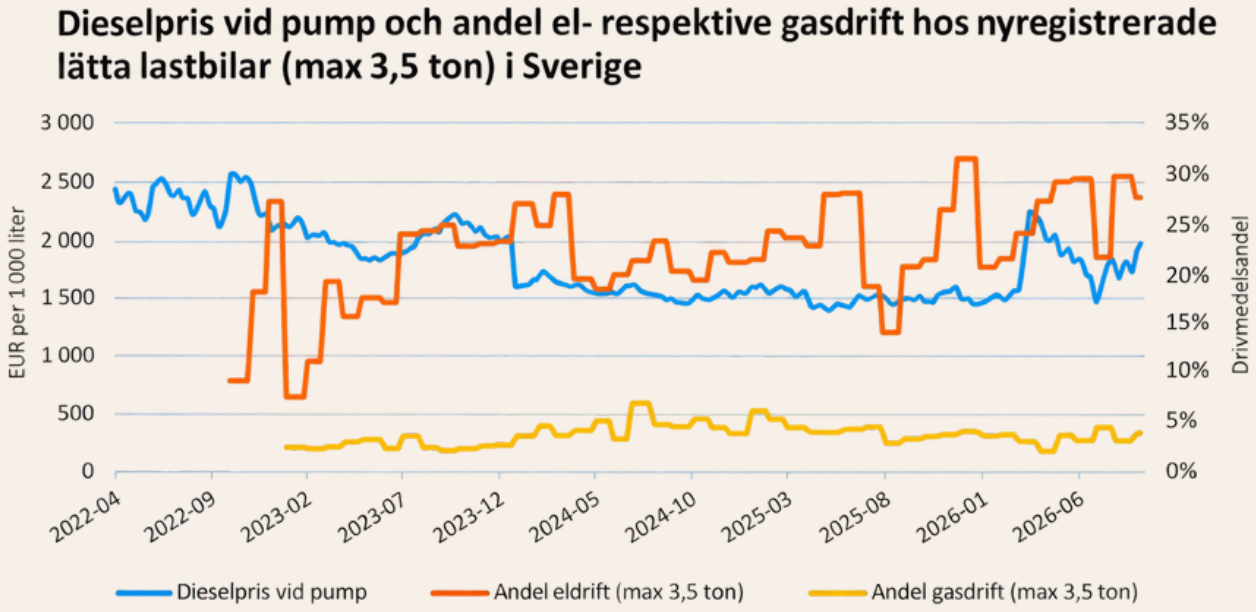
Noterbart är klimatpremiens öppning för just leasade fordon ett halvår tidigare (augusti 2024), vilken med tanke på leveranstiden dock snarare förklarar den tillfälliga ökningen i andelen gasdrift i juli 2025, elva månader senare. Då registrerades dock låga volymer lastbilar, vilket ger volatilitet i drivmedelsandelarna. Öppningen för leasingtagare sammanfaller med EU-kommissionens godkännande att återställa Sveriges skattebefrielse för biogas som drivmedel två månader senare i oktober 2024, vilket kan ha frigjort uppskjutna investeringar. Skattebefrielsen återupptogs efter ett avbrott sedan våren 2023.

Avskaffandet av inköpspristaket i mars 2026 kan tänkas gynnat andelen gasdrivna tunga lastbilar i likhet med eldriftsandelen, även om effekten behöver utvärderas efter årsskiftet. Sammantaget bedömer 2030-sekretariatet att Energimyndighetens klimatpremie sedan 2024 haft en gynnsam men begränsad effekt på andelen gasdrivna tunga lastbilar.

Främsta påverkansfaktor: Dieselpriset

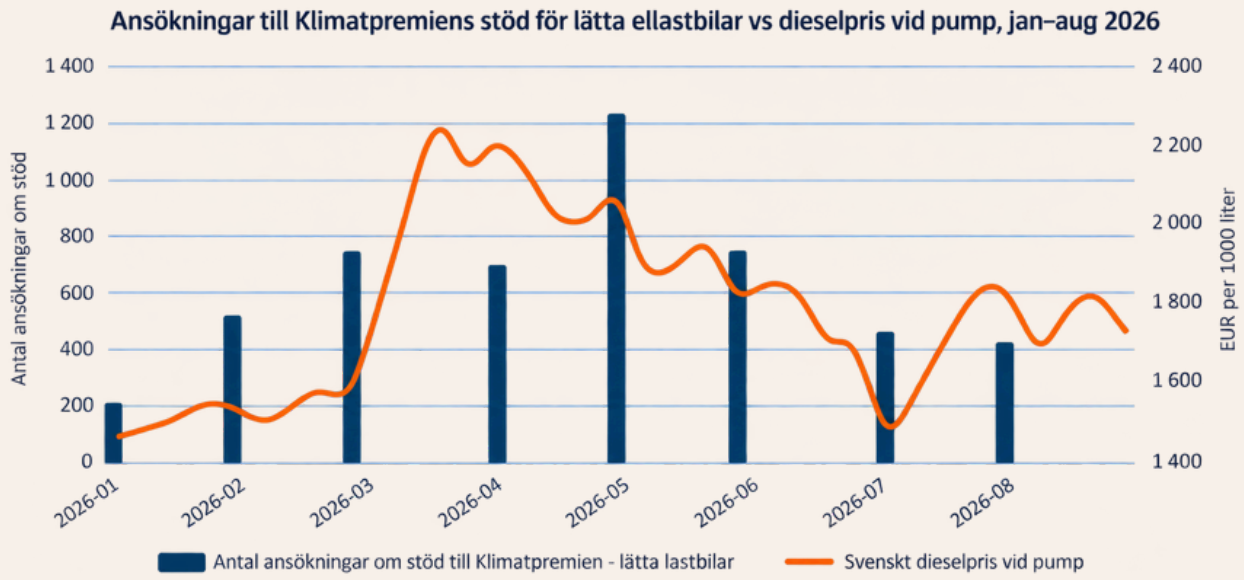
De senaste åren har utbudet av eldrivna lastbilar ökat kraftigt, laddinfrastrukturen byggts ut och allt fler kunder börjat efterfråga fossilfria transporter. Ändå har marknaden stagnerat, och 2030-sekretariatet har granskat tänkbara variabler för att förklara detta. Vi har redan konstaterat att de inköpspremier som funnits 2022-2026 haft begränsad betydelse och annat är viktigare som förklaring.

Utifrån vår granskning av en lång rad tänkbara variabler, finner vi att dieselpriset vid pump är utslagsgivande. År 2024 sänks priset på fossil diesel kraftigt, varpå andelen el- och gaslastbilar stagnerar. Våren 2026 stiger priserna på fossil diesel i samband med att konflikten i Hormuzsundet eskalerar, och andelen ellastbilar ökar snabbare, medan andelen gas ligger kvar under fem procent. Sommaren 2026 förstärks elektrifieringen av medierapportering om att priserna på fossila drivmedel kan förväntas stiga ytterligare kommande år, när skattereduktionen avslutas och ETS2 införs.



Nyregistreringar varierar över tid utifrån tillgång på fordon, med långa leveranstider för elfordon. Korrelationen mellan dieselpriset och efterfrågan på ellastbilar ses tydligare för mängden ansökningar om stöd för inköp av fordon, eftersom beslutet om att söka stöd kan tas snabbt och som en direkt följd av omvärldshändelser.

Vi har sammanställt antalet ansökningar för klimatpremien för inköp av lätt ellastbil, eftersom denna marknad är flerfaldigt större än för tunga el- och gaslastbilar – exempelvis registrerades i september detta år 991 lätta (max 3,5 ton) mot 63 tunga ellastbilar (över 16 ton). Då dieselpriset våren 2026 steg kraftigt till följd av konflikten i Hormuzsundet, noteras toppnivåer i antalet ansökningar; omkring 1 200 ansökningar i maj 2026 mot 200 vid årets inledning. Under 2026 års andra hälft har ansökningsvolymerna därefter dalat i takt med sjunkande dieselpris.



Positivt exempel: LSVA i Schweiz

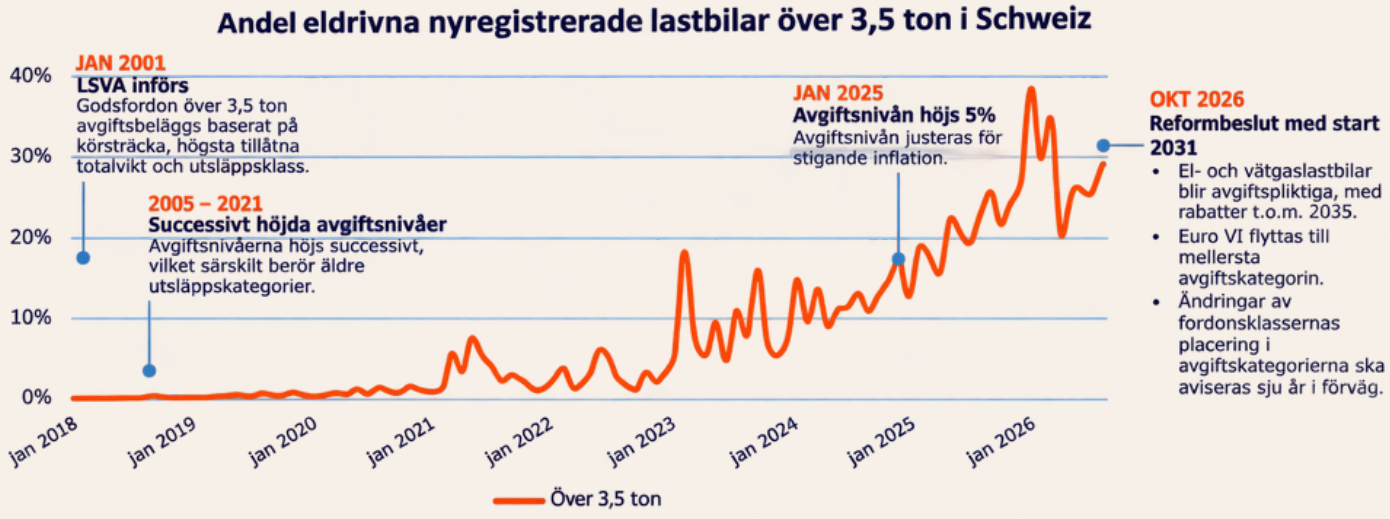
Schweiz avgiftsbeläggs tunga lastbilar över 3,5 ton baserat på körsträcka, tillåten totalvikt och utsläppsklass genom Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Systemet infördes redan 2001 och har därefter successivt skärpts. Ellastbilar har varit undantagna från avgifterna, men fasas in 2031-2035.

Andelen eldrivna lastbilar över 3,5 ton i Schweiz var ända fram till 2023 lägre än i Sverige (figur 4), men utgör nu omkring 30 procent av de schweiziska nyregistreringarna. Vi ser att LSVA, kombinerat med stöttning av laddinfrastruktur, gynnat elektrifieringen genom tre huvudfaktorer:

1.Stegvisa avgiftshöjningar för dieseldrivna lastbilar. Systemets infasning under 2005–2021 har gett transportsektorn tid till omställning. På liknande sätt kommer ellastbilar successivt att fasas in i systemet vilket signalerar från lagstiftaren att hållbara transportlösningar på sikt behöver vara ekonomiskt konkurrenskraftiga.

2.Tydliga ekonomiska incitament. Avgiftsbefrielsen för ellastbilar innebär betydande kostnadsbesparingar. Volvo Trucks beräknar att en ellastbil med årlig körsträcka på 10 000 mil kan spara motsvarande över 6,5 miljoner kronor mellan 2026-2035 tack vare avgiftsdifferentieringen inom för LSVA.

3.Trovärdighet och långsiktiga spelregler. Schweiziska politiker har under de första 25 åren av LSVA successivt höjt och inflationsjusterat avgifterna, i motsats till de svenska ekonomiska styrmedlen som höjts och sänkts om vartannat. Den i skrivande stund (oktober 2026) senaste justeringen innebär att framtida ändringar av utsläppsklassernas placering inom avgiftskategorierna måste aviseras sju år i förväg, vilket stärker transportföretagens möjligheter att planera långsiktiga investeringar.



Positivt exempel: Miljözoner i Nederländerna

Som 2030-sekretariatet beskrivit i en tidigare rapport, så har Nederländerna mycket snabbt ställt om marknaden för lastbilar till att för helåret 2025 nå 84% eldrivna lätta lastbilar och 18% eldrivna tunga lastbilar, upp från 3,5% året innan. Nederländerna har viss inköpsstimulans för eldrivna lastbilar, och har låtit det stigande världsmarknadspriset på fossil olja slå igenom “vid pump” - men det som verkligen gjort skillnad är nollutsläppszoner för godstrafik, ZEZ-F.

Kommunernas rätt att införa nollutsläppszoner infördes i början av 2025 och inom ett år hade 18 kommuner implementerat dem, däribland nästan alla Nederländernas största. Till 2030 väntas antalet öka till 29 kommuner, som då beräknas minska utsläppen med cirka en miljon ton koldioxid per år. Zonernas utformning bygger på tydliga regler, ett gradvis införande samt en kombination av incitament och restriktioner. Inledningsvis gäller zonerna endast för lätta lastbilar, men stegvis utvidgas det till tyngre fordon. Incitamentet är, bedömer 2030-sekretariatet, särskilt attraktivt eftersom det kan implementeras till låg kostnad och ger kommunerna goda möjligheter att utforma styrmedlen så att de passar den lokala kontexten.

Figure 2. Timeline of the phased introduction of zero-emission zones for freight



Source. NB: A government-proposed extension would allow Euro 6 vans access until 1 January 2029, a year longer than the initially planned 1 January 2028 deadline.

Hör gärna av dig till oss!

www.2030sekretariatet.se
www.2030.sekretariatet.se/SEALS



Michael Bohlin
Analytiker
michael.bohlin@2030sekretariatet.se



Olivia Forsberg
Projektledare SEALS
olivia.forsberg@2030sekretariatet.se



Mattias Goldmann
VD
mattias.goldmann@2030sekretariatet.se

Interreg
Öresund-Kattegat-Skagerrak

Medfinansieras av
Europeiska unionen

2030 SEKRETARIATET