

# Hur bidrar företag med klimatmål till godstransporternas omställning?

- *Analyser av transportköpare, frivilliga klimatmål och klimatpolitiken*

## **Slutrapport**

Tobias Gustavsson Binder (IVL), Gabrielle Tillberg (Transformity), Anders Roth (IVL), Jonas Flodén (Göteborgs Universitet), Gabriela Schaad (Göteborgs Universitet), Linda Styhre (IVL)



<p>Projektnummer (Triple F)</p> <p>2022.5.2.13</p>
<p>Rapportnummer (IVL)</p> <p>C882</p>
<p>ISBN</p> <p>978-91-7883-649-9</p>
<p>Titel på projektet – svenska</p> <p>Frivilliga klimatåtaganden på godstransportområdet – hur kan de bidra?</p>
<p>Titel på projektet – engelska</p> <p>Voluntary climate commitments in the freight transport field – how can they contribute?</p>
<p>Projektledareorganisation</p> <p>IVL Svenska Miljöinstitutet</p>
<p>Namn på projektledare</p> <p>Tobias Gustavsson Binder (IVL Svenska Miljöinstitutet)</p>
<p>Namn på övriga projektdeltagare</p> <p>Gabrielle Tillberg (Transformity AB), Anders Roth (IVL), Jonas Flodén (Göteborgs Universitet), Gabriela Schaad (Göteborgs Universitet), Linda Styhre (IVL), Martin Jerksjö (IVL)</p>
<p>Granskare (IVL)</p> <p>Jeanette Green</p>
<p>Nyckelord: 5-7 st</p> <p>Fossilfria godstransporter, Science-Based Targets, frivilliga klimatmål, ellastbilar, HVO100, intermodala transporter, transportköpare</p>

# Sammanfattning

Denna rapport visar att transportköpande företag med egna klimatmål bidrar till klimatomställningen av godstransporterna, men att bidraget är begränsat. Den slutsatsen baserar vi på en kombination av intervjuer, enkätutskick och egna beräkningar. Vi har sett flera exempel på företag som lägger såväl tid som pengar på att nå sina uppsatta klimatmål. Tydligast märks detta inom dagligvaruhandeln och livsmedelsindustrin. Samtidigt ser vi att många företag har ett mindre tydligt klimatarbete på området och att det frivilliga arbetet bidrar till begränsade utsläppsminskningar.

Två viktiga faktorer förklarar frivillighetens ofta begränsade betydelse. Den ena är en begränsad betalningsvilja för åtgärder som minskar klimatutsläppen. Det gäller både bland företag med uttalade klimatmål och bland företag som inte har det.

Den andra faktorn är att godstransporter ofta inte prioriteras i företagens klimatarbete. Ofta prioriterar företagen andra klimatåtgärder i sin värdekedja, om dessa handlar om större utsläpp. Det kan även gälla i fall där transporternas utsläpp är stora, men där andra utsläpp är ännu större.

I rapporten visar vi också att transportköpare är viktiga för att realisera klimatpolitiken i EU och Sverige. Men som vi visar saknas det både krav och starka incitament för dem att bidra. Den nuvarande politiken för låga drivmedelspriser är ett särskilt hinder, eftersom den ökar merkostnaden för klimatvänliga alternativ.

EU ställer ökande krav på fordonstillverkare att minska utsläppen från nya tunga fordon, vilket i praktiken förutsätter en allt större andel eldrivna fordon. Transportköpare fyller en viktig roll i att upphandla transporter där dessa fordon används, men i brist på både krav och starka incitament är deras bidrag otillräckligt. Vår rapport visar att frivillighet inte kompenserar för detta, vilket innebär att den nuvarande politiken inte är tillräcklig för att EU:s ökande krav med säkerhet ska nås.

Frivilliga inköp av biodrivmedel motsvarar heller inte de utsläpp som orsakas av den sänkta reduktionsplikten. Trots att användningen av HVO100 har fördubblats mellan 2023 och 2024 har de totala leveranserna av HVO minskat med två tredjedelar, eftersom försäljningen av diesel med låginblandad HVO har sjunkit drastiskt. Vi konstaterar därför att frivilliga åtgärder inte räcker för en tillräcklig övergång till förnybara drivmedel.

Klimatpolitiken ska alltså inte hoppas för mycket på frivilliga åtgärder så länge rätt styrmedel saknas eller är för svaga. För en snabbare övergång till eldrivna lastbilar behövs istället styrmedel som ställer krav på ökad eldrift eller ger bättre ekonomiska incitament för transportköparna. För en ökad användning av förnybara drivmedel behövs styrmedel som säkerställer en ökad användning, exempelvis en ambitiös reduktionsplikt, och som inte förlitar sig på transportköparens frivillighet att betala extra för klimatvänliga transporter.

*Rapporten är resultat av ett tvåårigt forskningsprojekt som letts av IVL Svenska Miljöinstitutet och där Transformity AB och Göteborgs Universitet deltagit. Projektet har fått finansiering från Triple F som är Trafikverkets forskning- och innovationssatsning med syfte att bidra till det svenska godstransportsystemets omställning till fossilfrihet. Lindholmen Science Park leder satsningen i samarbete med VTI och RISE.*



# Summary

This report demonstrates that transport purchasing companies with voluntary climate targets contribute to the decarbonization of freight transport, although the contribution from voluntary commitment is limited. This conclusion is based on a combination of interviews, surveys, and our own calculations. We observed several examples of companies investing both time and resources to achieve their climate goals, most notably in the grocery and food industries. At the same time, we have found that many companies show less commitment in this area, and that voluntary commitments result in limited emission reductions.

Two key factors explain the often-limited impact of voluntary commitments. The first is a low willingness to pay for measures that reduce greenhouse gas emissions, both among companies with climate targets and those without them.

The second factor is that freight transport is often not prioritized in companies' climate strategies. Companies tend to focus on other measures in their value chains that address larger emissions. This is true even when freight emissions are significant, but other emissions are larger.

The report also highlights that transport purchasers are critical for the fulfillment of important climate policies in the EU and Sweden. However, there are currently no binding requirements or strong incentives for them to contribute. The current policy of low fuel prices is a particular barrier, as it increases the cost difference for climate-friendly alternatives.

The EU is placing increasing demands on vehicle manufacturers to reduce emissions from new heavy vehicles, which effectively requires a growing share of electric vehicles. Transport purchasers play a critical role in procuring transport services that use these vehicles, but in the absence of mandates or strong incentives, their contribution remains insufficient. Our report shows that voluntary measures do not compensate for this shortfall, indicating that current policies risk to hinder compliance with these stricter requirements.

Voluntary purchases of biofuels also fail to compensate for emissions caused by the reduced *Greenhouse gas reduction mandate* (Swedish: reduktionsplikt). Despite a doubling in the use of HVO100 between 2023 and 2024, total HVO deliveries have decreased by two-thirds due to a drastic drop in sales of diesel with blended HVO. We conclude that voluntary measures are insufficient to achieve a significant transition to renewable fuels.

The climate policy should not rely too heavily on voluntary measures as long as appropriate regulatory frameworks are missing or too weak. To accelerate the transition to electric trucks, measures that mandate increased electrification or provide better economic incentives for transport purchasers are required. For increased use of renewable fuels, policies such as an ambitious blending mandate are necessary to ensure broader adoption, rather than relying on the willingness of transport purchasers to pay extra for climate-friendly transport.

*The report is the result of a two-year research project led by IVL Swedish Environmental Research Institute, in collaboration with Transformity AB and the University of Gothenburg. The project was funded by Triple F, which is the Swedish Transport Administration's research and innovation initiative aimed at decarbonizing the freight transport system. The programme is managed by Lindholmen Science Park in collaboration with VTI and RISE.*

# Innehållsförteckning

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>4</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>5</b>
<b>1) INTRODUKTION.....</b>	<b>7</b>
Projektets genomförande.....	7
<b>2) BAKGRUND: GODSTRANSPORTER, KLIMATET OCH FÖRETAGS FRIVILLIGA KLIMATMÅL.....</b>	<b>10</b>
Transportsektorn är en stor och växande klimatutmaning .....	10
Fördelning mellan olika transportsegment .....	10
Företags frivilliga klimatmål har varierande effekt på att minska klimatutsläpp.....	11
Företags klimatmål – viktiga standarder .....	12
<b>3) VAD MENAR VI MED FRIVILLIGT KLIMATÅTAGANDE?.....</b>	<b>15</b>
<b>4) FÖRETAGENS FRIVILLIGA KLIMATARBETE .....</b>	<b>16</b>
<b>4.1) Transportköparnas klimatmål .....</b>	<b>16</b>
De intervjuade företagen har olika typer av klimatmål.....	16
Många företag har eller planerar för klimatmål, visar enkätstudie .....	18
Varför har företagen klimatmål?.....	18
Utsläpp från godstransporter i Sverige kan vara små i relation till annan klimatpåverkan i företagets värdekedja.....	21
<b>4.2) Transportköparnas arbete för att nå sina klimatmål .....</b>	<b>22</b>
Företagens arbete för att minska sina transporters klimatpåverkan .....	22
Transportköparnas klimatåtgärder har förändrats över tid.....	27
Förändrade drivmedelspriser under projektets genomförande har bidragit till förändrat klimatarbete.....	28
Viss ökad betalningsvilja för transporter med lägre miljöpåverkan .....	29
Transportföretag upplever begränsat engagemang bland transportköpare med klimatmål.....	30
Massbalanslösningar kan möjliggöra fossilfrihet i samlastade transporter och sjöfart .....	31
<b>4.3) Utsläppsminskningar från frivilliga klimatåtgärder .....</b>	<b>32</b>
<b>5) FÖRETAGS FRIVILLIGA KLIMATARBETE OCH KLIMATPOLITIKEN .....</b>	<b>34</b>
<b>5.1) Stor risk att klimatmålen till 2030 inte nås – ny roll för transportsektorn.....</b>	<b>34</b>
<b>5.2) Transportköparens roll i förhållande till centrala politikområden .....</b>	<b>38</b>
Styrmedel på godstransportområdet – en överblick.....	38
Politikområde 1: Ellastbilar och EU:s koldioxidnormer för tunga fordon .....	40
Politikområde 2: Gör frivillighet att tillräckligt mycket biodrivmedel används? .....	43
Politikområde 3: Intermodala transporter – viktig del i EU:s klimatplan men få möjligheter för transportköpare att bidra .....	48
<b>5.3) Vilken roll spelar företagen för att öka acceptansen för klimatomställningen? .....</b>	<b>51</b>
<b>6) SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER .....</b>	<b>54</b>
Rekommendationer.....	56
<b>REFERENSLISTA .....</b>	<b>58</b>
<b>BILAGA 1 – DETALJERAD METODBESKRIVNING.....</b>	<b>65</b>



# 1) Introduktion

I detta projekt, *Frivilliga klimatåtaganden på godstransportområdet – hur kan de bidra*, har vi studerat hur transportköpande företag med klimatmål arbetar för att minska klimatpåverkan från sina godstransporter. Det övergripande syftet med rapporten har varit att ge en bred bild av vilken potential företagets frivilliga åtgärder har att bidra till godstransporternas klimatomställning och till att de politiskt beslutade klimatmålen i Sverige och EU nås. I detta har det ingått att skapa en förståelse för relationen mellan företagets egna, frivilliga, klimatarbete och klimatpolitiken.

Transportsektorn är en viktig del i både Sveriges och EU:s klimatmål, och det kommer krävas snabbare utsläppsminskningar för att transporterna ska bidra till att målen kan nås. Att utsläppen från transportsektorn fortfarande ökar i både Sverige och EU som helhet visar på utmaningen i att uppnå tillräckliga utsläppsminskningar se EEA, 2024; Naturvårdsverket, 2024).

Men det är inte bara politiken som har som mål att minska utsläppen av växthusgaser. Sista åren har ett växande antal företag antagit egna mål om att minska sin klimatpåverkan, både från egen verksamhet och indirekta utsläpp (så kallade ”scope 3-utsläpp”). Inte minst har många företag anslutit sig till *Science-Based Targets initiative* (SBTi), som är ett globalt initiativ för att få företag att minska sin klimatpåverkan i en utsträckning som motsvarar Parisavtalets krav på utsläppsminskningar.

Att fler företag antar egna klimatmål kan få en stor betydelse för omställningen till fossilfria godstransporter, eftersom företag som köper transporttjänster har stor påverkan på godstransporternas klimatpåverkan genom de krav de ställer i sina transportupphandlingar. Tidigare studier har visat att denna grupp, alltså transportköpare, historiskt visat lågt intresse för sina godstransporters miljö- och klimatpåverkan (Abbasi & Nilsson, 2016; Bask et al., 2018; Jazairy & Von Haartman, 2020; Lammgård & Andersson, 2014; Large et al., 2013; Wolf & Seuring, 2010).

Samtidigt syns tecken på att transportköpares intresse för att minska godstransporternas klimatpåverkan ökar, åtminstone i någon utsträckning. I en enkätstudie från *Transportinköpspanelen* som genomförts med transportköpande företag vartannat år sedan 2012, har respondenterna successivt svarat att miljöhänsyn blir allt viktigare i transportupphandlingar. Även det ökade antalet företag som antar klimatmål skulle kunna förändra bilden.

Med det här projektet vill vi bidra till en bättre förståelse hur dessa företag bidrar till godstransporternas klimatomställning samt vad företagen påverkas av. Detta har legat till grund för rekommendationer till beslutsfattare och företag om hur de kan se på frivillighet i omställningsarbetet.

Projektet har genomförts av IVL Svenska Miljöinstitutet (som också varit projektledare), Göteborgs universitet samt hållbarhetskonsultbolaget Transformity AB, som bland annat driver företagsnätverket *Hagainitiativet*. Finansiering har getts från *Triple F* (Fossil Free Freight), som är Trafikverkets forskning- och innovationssatsning med syfte att bidra till det svenska godstransportsystemets omställning till fossilfrihet. Lindholmen Science Park leder satsningen i samarbete med VTI och RISE.

## Projektets genomförande

För att undersöka frågorna har olika typer av datainsamlingsaktiviteter tillämpats. Dessa har legat till grund för en samlad analys av ämnet. Målet med de olika metoderna har varit att samla in data som kompletterar varandra för att kunna belysa olika perspektiv på företagets frivilliga klimatarbete.

Följande metoder har använts:

**Intervjuer med transportköpande företag**, En viktig del av projektet har bestått i att intervjua representanter för transportköpande företag. Dessa intervjuer har använts för att öka förståelsen av

företagens klimatarbete, deras drivkrafter samt utmaningar de upplever i klimatarbetet. Totalt har vi gjort intervjuer med 10 transportköpande företag, där 20 personer intervjuats i 18 intervjuer. Se Tabell 1 nedan. Intervjuerna genomfördes från april 2023 till januari 2024. Företagen har valts ut baserat på att de har klimatmål som omfattar deras godstransporter. Vi har dessutom strävat mot att ha företag från olika industrier.

Tabell 1. Lista över transportköpande företag vi intervjuad inklusive respondenternas roller (anonymiserat).

Företag	Industri	Respondent(er)
T1	Verkstadsindustri	Hållbarhetschef
T2	Livsmedel	Hållbarhetschef Chef för transport och distribution / Miljöchef (gemensam intervju)
T3	Basindustri	Hållbarhetschef Chef transport och logistik
T4	Tillverkning exkl. verkstadsindustri	Konsult för hållbarhetsomställningen
T5	Tillverkning exkl. verkstadsindustri	Hållbarhetschef Logistik och Global Category Manager
T6	Verkstadsindustri	Hållbarhetschef Transportchef / LCA & Hållbarhetsanalytiker (gemensam intervju)
T7	Livsmedel	Hållbarhetschef Transportchef
T8	Livsmedel	Hållbarhetschef Transportchef
T9	Livsmedel	Hållbarhetschef Strategisk logistikutvecklare
T10	Partihandel exkl. livsmedel	Hållbarhetschef Logistikchef

**Intervjuer med övriga aktörer.** För att belysa andra perspektiv av hur de transportköpande företagen har vi även intervjuat andra aktörer, bland annat transportföretag och fordonstillverkare. Dessa intervjuer har till stor del kretsat kring dessa aktörers uppfattning av hur transportköpande företag agerar. Totalt har 8 företag/organisationer och 9 personer intervjuats. Se Tabell 2.

Tabell 2. Lista över övriga aktörer vi intervjuat i projektet inklusive respondenters roller (anonymiserat).

Aktör	Typ av företag	Respondent
A1	Transportföretag/speditör	Affärsutvecklare och hållbarhetschef
A2	Transportföretag/speditör	Hållbarhetsansvarig
A3	Transportföretag/speditör	Hållbarhetschef
A4	Fordonstillverkare	Chef public affairs globalt Ansvarig public affairs regionalt och lokalt
A5	Fordonstillverkare	Chef public affairs
A6	Myndighet	Handläggare inom klimatområdet
A7	Representant för fackförbund	Utredare
A7	Representant för branschorganisation	Näringspolitisk expert inom klimat och energi

**Enkätvar från Transportinköspanelen.** För att erhålla en bredare databas kring transportköpares klimatarbete har vi använt ett urval av resultat från transportinköspanelens enkät som genomförts mellan 2012 och hösten 2022. Transportinköspanelen är ett samarbete mellan IVL Svenska Miljöinstitutet, Göteborgs universitet och Chalmers som påbörjades redan 2010. Sedan 2012 genomförs en stor enkätstudie vartannat år, där cirka 150 transportköpande företag deltar varje gång studien genomförs.

**Enkätutskick till transportköpande företag.** I projektet har vi även skickat ut en web-enkät till 105 transportköpande företag (tillverkande företag och partihandlare) där vi särskilt fokuserat på hur företagen hanterat förändringen av reduktionsplikten från 1 januari 2024. Detta har gjorts då både





huvuddelen av intervjuerna och sista utskicket av transportinköpspanelen gjordes innan förändringen trädde i kraft. Totalt erhöles svar från 40 företag, vilket ger en svarsfrekvens på 38 %.

**Analys av företags års- och hållbarhetsredovisningar.** En genomgång har gjorts av 8 företags års- och hållbarhetsrapporter mellan 2006 och 2020. Fokus har varit att se vad företagen beskriver att de fokuserat på inom hållbarhetsarbetet kopplat till godstransporter. Detta har skapat en bättre förståelse kring hur företagens fokus förändrats och gett en viktig kompletterande bild till intervjuerna. Genomgången gjordes ursprungligen av IVL Svenska Miljöinstitutet på uppdrag av Trafikanalys. Resultaten har dock inte tidigare offentliggjorts utan presenteras för första gången med den här rapporten (med tillstånd från Trafikanalys) och presenteras därför som en del av datainsamlingen. (För ursprunglig redovisning av uppdraget, se Gustavsson Binder (2022a).

**Genomgång av styrmedel och styrdokument.** En viktig del i projektet har varit att förstå hur företag bidrar till och kompletterar klimatpolitiska styrmedel på godstransportområdet. Vi har därför gått igenom samtliga klimatstyrmedel i Sverige och EU som påverkar godstransporter, samt fördjupat oss i ett antal styrmedel och styrmedelsområden (dessa är elektrifiering av tunga lastbilar, ökad användning av förnybara drivmedel samt intermodala transporter).

**Utsläppsberäkningar utifrån offentlig statistik.** Ett mål i projektet har varit att förstå hur mycket frivilliga åtgärder bidrar till utsläppsminskningar i kvantitativa termer. Vi har därför uppskattat utsläppsreduktionen från frivillighet inom godstransporterna genom att beräkna utsläppsreduktionen från användning av HVO100, biogas, RME100 samt el inom tunga transporter och arbetsmaskiner (arbetsmaskiner har ingått då vi inte kunnat särskilja drivmedelsanvändningen). Dessutom har ett antal andra beräkningar gjorts, exempelvis av levererade volymer HVO. Metod för dessa beskrivs tillsammans med figurer.

**Dialog med aktörer och referensgrupp samt synergier med andra projekt.** Utöver intervjuerna ovan har vi fört dialog med ett stort antal relevanta aktörer om projektets frågeställningar och resultat, bland annat med projektets referensgrupp (som består av representanter från Drivkraft Sverige, Trafikanalys, Skogsindustrierna, Sveriges Åkeriföretag och Tågöretagen). Parallellt med projektet har vi dessutom genomfört flera relaterade projekt där synergieffekter nåtts. Bland annat har IVL genomfört ett Triple F-projekt där miljözoner för lastbilar undersökts som verktyg att snabba på efterfrågan av ellastbilar (se Gustavsson Binder et al, 2025), samt ett uppdrag för Trafikverket där framtida marknaden för biodrivmedlet HVO100 undersökts (se Gustavsson Binder, 2024).

## 2) Bakgrund: Godstransporter, klimatet och företags frivilliga klimatmål

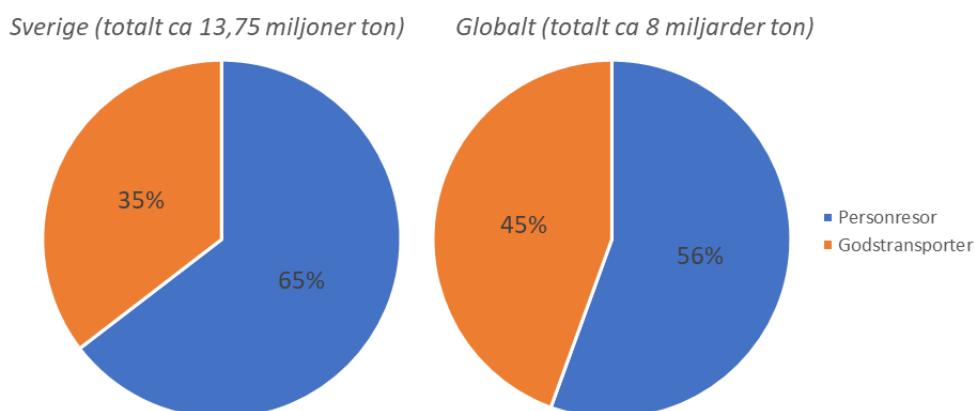
### Transportsektorn är en stor och växande klimatutmaning

Transportsektorn står för ungefär en tredjedel av Sveriges och EU:s utsläpp av växthusgaser. Globalt står transporterna också för en betydande del av utsläppen, 23 procent (IPCC, 2023). Transportsektorn är inte bara en stor källa till utsläpp av växthusgaser utan har också visat sig vara en svår sektor att ställa om. Inom EU minskade exempelvis utsläppen från samtliga sektorer som genererar växthusgasutsläpp genom förbränning av fossila bränslen - såsom energiproduktion och tillverkning - mellan 1990 och 2021, utom just transporter (inklusive internationellt flyg) där utsläppen tvärtom ökade med 18 procent under samma period (Eurostat, 2022). Även 2022 - vilket är de senast tillgängliga siffrorna - ökade utsläppen från transportsektorn med 2,7 procent (EEA, 2023).

Sverige har under flera år stuckit ut från detta mönster. Utsläppen från inrikes transporter har minskat årligen sedan 2007 då de var som högst, och var under 2023 34 procent lägre än 2010 (Naturvårdsverket, 2024). Utsläppen från godstransporter har också minskat under de flesta åren sedan 2010, vilket förklaras inte minst av ökad användning av förnybara drivmedel (Naturvårdsverket, 2024). 2023 ökade dock utsläppen från både tunga och lätta lastbilar marginellt, mest beroende på att andelen HVO i dieseln minskade något. För 2024 pekar det mesta på att utsläppen från transportsektorn - inklusive från godstransporter - ökat kraftigt, särskilt som en följd av förändringen av reduktionsplikten (se Ekot, 2024).

### Fördelning mellan olika transportsegment

Av transportsektorns globala utsläpp av växthusgaser genereras strax över hälften från personresor - där vägtransporter står för majoriteten av utsläppen - medan godstransporterna totalt utgör ca 45 procent (Ritchie, 2020). Av Sveriges transportrelaterade utsläpp står godstransporterna för en något mindre andel, ca 35 procent (Naturvårdsverket, 2024). Se Figur 1. Att godstransporternas andel är lägre i Sverige beror främst på att sjöfarten och flygets klimatpåverkan främst rör internationella transporter.



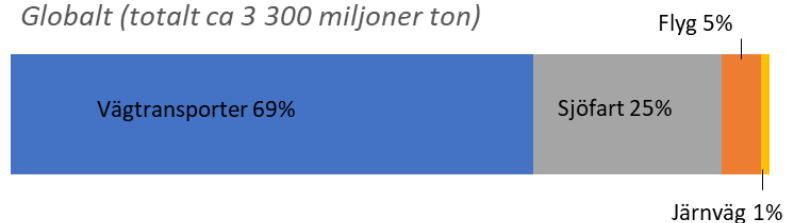
Figur 1. Utsläpp av koldioxid från transportsektorn i Sverige och globalt, fördelat på personresor och godstransporter. Källa: Naturvårdsverket (2024) för Sverige, Ritchie (2020) för globalt. Bearbetat i projektet.

Både i Sverige och globalt står lastbilar för en majoritet av godstransporternas utsläpp, se Figur 2. Globalt utgörs en större andel av godstransporterna av sjöfart och flyg jämfört med godstransporterna i Sverige. Eftersom gods mycket sällan transporteras med flyg inrikes syns detta knappt i statistiken.

Sverige (totalt ca 4,9 miljoner ton)



Globalt (totalt ca 3 300 miljoner ton)



Figur 2. Utsläpp från godstransporter uppdelat på trafikslag. Källa Naturvårdsverket (2024) samt Ritchie (2020). Bearbetat i projektet.

## Företags frivilliga klimatmål har varierande effekt på att minska klimatutsläpp

Tidigare studier som undersöker företag med frivilliga klimatmål (inte specifikt kopplat till godstransporter) visar på blandade erfarenheter av huruvida företagen når de kommunicerade ambitionerna med sina klimatmål. En del studier visar att så ofta inte är fallet (se Aragòn-Correa et al., 2019; Dahlmann et al., 2019; Damert et al., 2017; de Bakker et al., 2019; Doda et al., 2016). Mer aktuella iakttagelser tyder också på att många företag senarelägger eller överger sina klimatmål (Pucker, 2024). Andra studier visar också på mer positiva utfall (se bl.a. Alfredsson, 2023).

Orsakerna bakom detta är flera. Dahlmann et al. (2019) lyfter fram att företagets avsikt med att sätta klimatmål är avgörande. De skiljer mellan genuina åtaganden (substantive adoption) som syftar till faktiska utsläppsminskningar, och symboliska åtaganden (symbolic adoption), där målen i första hand syftar till att förbättra företagets image – vilket kan betraktas som “greenwashing”. Är avsikten genuin är utsiktorna för att nå målen högre. Och som Bjørn et al. (2022) påpekar kan avsikten vara symbolisk även när det gäller ett ambitiöst ramverk som Science-Based Targets (vilket de menar talar för att det behövs mer forskning kring sådana mål).

Mål inom scope 3 utgör en särskild utmaning. Bjørn et al. (2022) framhåller att företag har begränsad kontroll över sina scope 3-utsläpp, vilket påverkar deras förmåga att nå målen. Giesekam et al. (2021) visar att företag med Science-Based Targets generellt har lättare att uppnå mål inom scope 1 och 2, medan utsläppsminskningar inom scope 3 är svårare. Den bristande redovisningen av scope 3-utsläpp försvårar dessutom utvärdering av prestation gentemot målen.

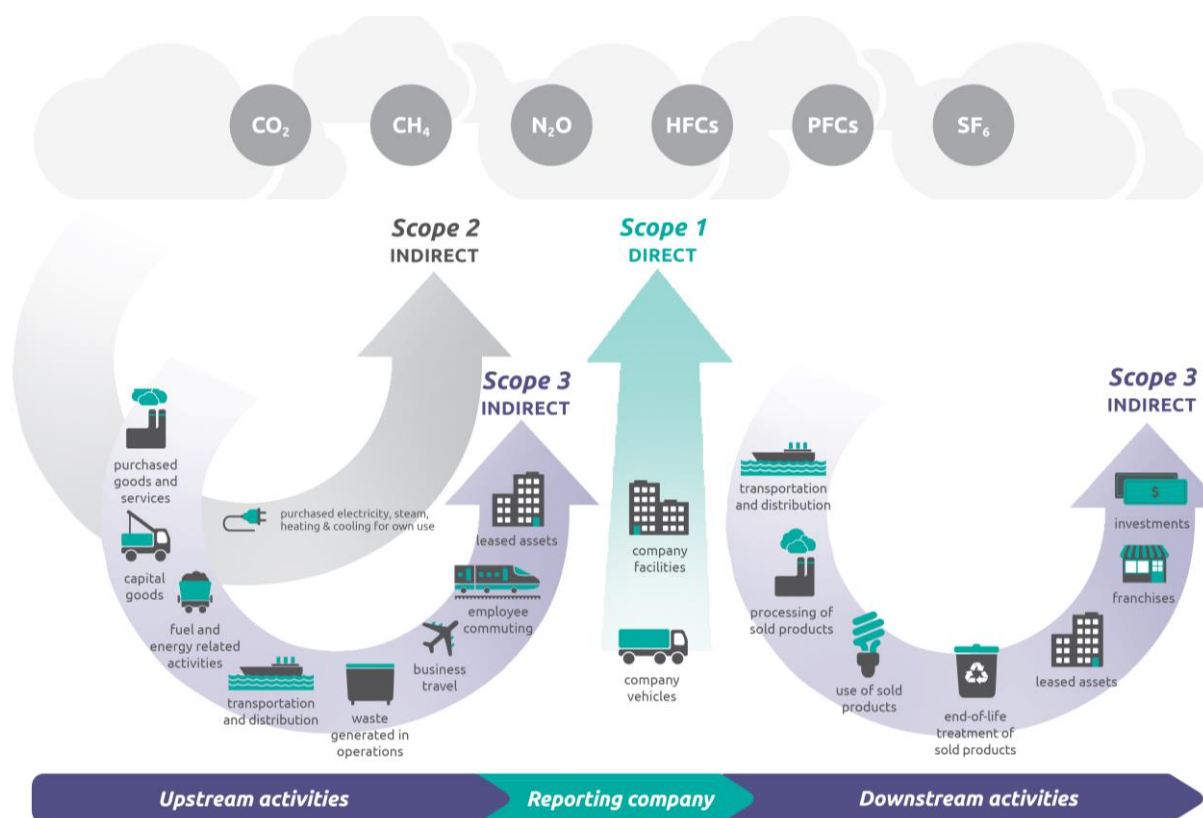
Studier som specifikt analyserar transportköparens klimatmål kopplat till godstransporter är få. Ett undantag är Touratier-Muller och Ortas (2021) som undersökt företag i Frankrike som deltar i ett frivilligt program för hållbara transporter, FRET21. Studien visar att internt engagemang från logistikavdelningen och ledningen är avgörande för att minska utsläppen, och dessutom viktigare än att företagen får krav på sig att redovisa sina utsläpp. Även Gustavsson (2021) undersöker i en masteruppsats hur svenska företag med Science-Based Targets arbetar med sina godstransporter. Uppsatsen visar på att flera av företagen har ett aktivt arbete och i vissa fall hanterar målkonflikter

mellan exempelvis snabba leveranser och låg klimatpåverkan, men betonar också att hinder och begränsningar med deras arbete behöver studeras noggrannare.

## Företags klimatmål – viktiga standarder

Företags klimatmål kan se ut på olika sätt. De kan vara tredjepartsverifierade, följa externa ramverk på olika sätt, eller vara helt internt framtagna. De kan vara formulerade som *reduktionsmål* (alltså att utsläppen ska minska med X procent till ett angivet år) eller *prestationsbaserade*, exempelvis att företagen deklarerar att tills ett visst år ska alla transporter vara fossilfria. Slutligen kan de också ha olika omfång, exempelvis bara egna utsläpp, indirekta utsläpp eller enskilda områden (exempelvis transporter). Nedan förklarar vi viktiga ramverk/aktörer som har stor betydelse för företagens klimatmål:

**GHG Protocol och scope 3:** En globalt erkänd standard för att mäta och rapportera växthusgasutsläpp är Greenhouse Gas Protocol, som utvecklats för att hjälpa företag att strukturera sin klimatrapportering och sätta mål för att minska utsläppen. GHG Protocol delar upp företags klimatpåverkan i tre huvudsakliga "scopes" eller kategorier, för att tydliggöra var utsläppen sker och vem som har möjlighet att påverka dem (se Figur 3 nedan):



Figur 3. GHG Protokollens inledning i tre "scopes", som representerar utsläpp i olika delar av företagets värdekedja. Scope 3, som omfattar indirekta utsläpp uppströms i leverantörsled samt nedströms från kunder och användare är indelad i 15 underkategorier, som presenteras i illustrationen. Källa: GHG Protocol, 2011.

- **Scope 1 (direkta utsläpp):** Här ingår alla direkta utsläpp som härrör från ett företags egen verksamhet, som exempelvis förbränning av fossila bränslen för uppvärmning, utsläpp från företagets egna fordon och tillverkningsprocesser. Dessa är utsläpp som företaget har full kontroll över och kan minska genom att till exempel övergå till elektriska fordon eller investera i energieffektivisering.
- **Scope 2 (indirekta utsläpp från energi):** Scope 2 omfattar de utsläpp som genereras vid produktionen av den el, värme eller kyla som företaget köper in. Även om företaget inte direkt släpper ut dessa växthusgaser, är de en konsekvens av företagets efterfrågan på energi.



- *Scope 3 (övriga indirekta utsläpp)*: Denna kategori är ofta den mest omfattande och komplexa, då den innefattar utsläpp från aktiviteter i företagets värdekedja, både uppströms (leverantörsled) och nedströms (kunder och användare). Scope 3 har delats upp i 15 underkategorier, vilket inkluderar allt från inköp av material och tjänster, transporter av varor, produktanvändning, till avfallshantering. Ett företags godstransporter hamnar exempelvis här, i kategorierna för uppströms respektive nedströms "transportation and distribution".

**Science-Based Targets initiative (SBTi).** Science-Based Targets initiative (SBTi) är ett globalt samarbete mellan CDP, UN Global Compact, World Resources Institute, och Världsnaturfonden WWF som syftar till att vägleda företag och andra organisationer i att sätta klimatmål som överensstämmer med klimatvetenskapen. Målen är utformade för att de ska begränsa den globala uppvärmningen till 1,5°C, i enlighet med Parisavtalet.

Under de senaste åren har SBTi blivit ett av de viktigaste ramverken för näringslivet när det gäller att formulera klimatmål och strategier för klimatomställning. Som Alfredsson (2023) påpekar anses ofta SBTi vara en "guldstandard" avseende ambitiösa klimatmål. Ett ökande antal företag har valt att ansluta sig till initiativet. I juli 2024 hade 280 svenskregistrerade företag verifierade Science-Based Targets, medan ytterligare 95 företag anmält att de skulle utveckla och söka validering av sina mål (så kallade "committed") (SBTi, 2024a). Utöver dessa har desto fler företag som har verksamhet i Sverige utan att vara registrerade här också anslutit sig till initiativet.

Övergripande ställer SBTi krav på att företag ska anta klimatmål till 2030 som ska baseras på nödvändiga utsläppsminskningar för att begränsa globala uppvärmningen till 1,5°C. Företag kan också anta ett nettonollmål på längre sikt, där grundkravet är att minst 90 procent av företagets totala utsläpp (inom alla scope och alla relevanta scope 3-underkategorier) ska elimineras och resten "neutraliseras" genom "permanent carbon removal" (SBTi, 2024b).

När det gäller de kortsiktiga klimatmålen omfattning kräver SBTi att scope 3 ska inkluderas i målen ifall dessa utgör minst 40 procent av företagets totala klimatpåverkan (SBTi, 2024c). Vilka underkategorier som är "relevanta" och därmed måste inkluderas baseras på GHG Protocols ramverk, där faktorer som storlek på utsläpp och företagets rådighet att minska utsläppen beaktas (se GHG Protocol, 2011). Detta innebär att scope 3 är obligatoriskt för de allra flesta företagen, eftersom de flesta företag har absolut störst utsläpp inom scope 3. Det är däremot inte obligatoriskt att inkludera just godstransporter, om inte dessa anses vara relevanta.

SBTi erbjuder också ett snabbspår för små och medelstora företag (vilket definieras baserat på antalet anställda, omsättning samt finansiella tillgångar). Till skillnad från det vanliga spåret så behöver sådana företag inte anta mål för scope 3, istället åtar de sig att "measure and reduce their scope 3 emissions" (SBTi, 2022a)

**Fossilfritt Sverige:** Fossilfritt Sverige är ett svenskt, statligt initiativ som inleddes 2015 (formellt en utredning) som verkar för att påskynda näringslivets klimatomställning. Inom initiativet har företag antagit klimatmål på olika sätt. En särskild satsning på transporter infördes redan 2015 genom *Transportutmaningen*, där företag och andra organisationer kan ange ett årtal – senast 2030 – då alla deras egna och köpta transporter ska vara fossilfria. Det uttalade syftet är att detta ska bidra till Sveriges nationella klimatmål att minska utsläppen från inrikes transporter med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. I juli 2024 hade ungefär 245 företag antagit utmaningen, varav en hel del är små företag som sannolikt inte har några godstransporter (Fossilfritt Sverige, 2024).<sup>1</sup>

Inom Fossilfritt Sverige har också flera branscher formulerat branschspecifika *omställningsplaner* där både övergripande strategier, konkreta utsläppsmål och andra åtaganden formulerats. I dessa har flera

---

<sup>1</sup> Totalt hade 315 företag och andra organisationer antagit utmaningen, men ungefär 70 av dessa är eller verkar inte vara företag.

branscher antagit mål som rör godstransporter. Exempelvis har dagligvaruindustrin – genom branschorganisationen *Dagligvaruleverantörernas Förbund DLF* – antagit ett mål att alla transporter som anslutande företag utför själva eller köper ska vara fossilfria senast 2025 (Fossilfritt Sverige, 2020a). Totalt hade 40 av förbundets medlemmar anslutit sig till löftet i juli 2024 (DLF, 2024). Även Återvinningsindustrierna har i sin färdplan åtagit sig att medlemmarnas egna och köpta transporter senast 2030 ska vara fossilfria (Fossilfritt Sverige, 2020b).



### 3) Vad menar vi med frivilligt klimatåtagande?

Under projektets gång har vi funnit att frivillighet är ett svårdefinierat begrepp när det gäller företags klimatarbete, särskilt när det gäller kopplingen till lagstiftning och styrmedel. Det är samtidigt ett centralt begrepp för ämnet vi studerat, varför det varit viktigt att ha en tydlig definition och förståelse av begreppet.

Frivilligt klimatarbete betraktas ofta som att företag gör mer än vad som krävs enligt lag, till exempel genom att sätta striktare klimatmål än de politiskt beslutade eller vidta åtgärder de inte är tvingade till (se t.ex. Roelfsema et al., 2023). Vår uppfattning är dock att frivillighet är mer mångfacetterat än så, och att en enkel definition som att företagen "gör mer än vad lagen kräver" har flera brister. För det första är företag för det mesta inte lagstadgat skyldiga att vara sig sätta klimatmål eller minska sina utsläpp. Detta gäller i synnerhet inom transportköp, som det generellt sett inte finns direkta lagkrav kring, vilket vi visar i kapitel 5. Dessutom är många klimatlagar utformade för att skapa incitament snarare än direkta krav på utsläppsminskningar, t.ex. utsläppshandelssystem och investeringsstöd. Detta gör det svårt att entydigt definiera vad som är "mer" än vad som "krävs" av lagen.

I dagens klimatpolitiska kontext är det också otydligt att slå fast vad det innebär att ha ett striktare klimatmål än de politiskt beslutade. Detta gäller inte minst inom EU, där klimatmålen till såväl 2030, 2040 (enligt förslag från kommissionen) samt 2050 är satta för att vara i linje med Parisavtalets mål att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader. Eftersom företag som antar ambitiösa klimatmål, och exempelvis följer Science-Based Targets initiative förbinder sig att följa Parisavtalets mål, hamnar de på samma nivå som de politiska målen. Således är de ur detta perspektiv inte striktare än de politiska målen.

Ytterligare en aspekt är vilka avgränsningar som görs, där de politiska målen är för hela landet (eller hela unionen) och inte enskilda företag. På samma sätt är det möjligt för företag att inom vissa delar av sin verksamhet ha höga utsläppsminskningar och ambitioner, men samtidigt lägre ambitioner inom ett annat område. Således kan företaget ha "mer" ambitiösa mål än de politiskt beslutade inom ett område men "mindre" ambitiösa inom ett annat.

Det är också tydligt i litteraturen att drivkrafterna för frivilligt klimatarbete kan vara starkt påverkat av krav från intressenter – som kunder och investerare – där t.ex. krav inom upphandlingar och investerares nyckeltal kan få företag att anta klimatmål (se SBTi, 2022b; Piper och Longhurst, 2021; Alfredsson, 2023). Huruvida det i sådana fall är *frivilligt* för företagen att anta ett klimatmål blir närmast en filosofisk fråga. En återkommande kommentar vi fått från företag i undersökningen är att deras åtgärder inte är "frivilliga" utan att de görs för att kunderna kräver det och för att vara konkurrenskraftiga i framtiden. Detta utvecklar vi vidare i kapitel 4.

Vi har därför landat i en bred tolkning av frivillighet. För oss är ett frivilligt klimatåtagande att företaget kommunicerat en målsättning att minska sin klimatpåverkan. Huruvida detta innebär att företagen gör mer än vad som krävs i lagstiftning (eller om de ens arbetar aktivt för att minska sin klimatpåverkan) skiljer sig från fall till fall och kan inte heller alltid entydigt avgöras. På samma sätt skiljer det sig också om dessa insatser sker av genuint frivilliga skäl eller som svar på icke-lagstadgade krav från privata intressenter.

## 4) Företagens frivilliga klimatarbete

Det finns många aspekter att ta hänsyn till för att förstå företagens frivilliga arbete med att minska klimatpåverkan från sina transporter, och ännu fler för att förstå hur det kan bidra till en påskyndad omställning till fossilfria godstransporter. I det här kapitlet presenterar vi aspekter vi funnit är viktiga för att förstå företagens klimatarbete och dess bidrag till påskyndad omställning till fossilfria godstransporter. Kapitlets huvudsakliga fokus är de 10 transportköpande företagen med klimatmål som vi intervjuat, men kapitlet bygger även på en del kompletterande datainhämtning.

Kapitlet är uppdelat i tre delar, i den första delen fokuserar vi på företagens klimatmål, drivkrafter bakom målen och huruvida godstransporterna omfattas av målen. I den andra delen fokuserar vi på företagens arbete för att klara sina klimatmål där vi både redogör för vilka åtgärder som anses vara mer eller mindre viktiga samt diskuterar viktiga hinder mot företagens arbete. I den tredje delen presenteras en beräkning av hur stora utsläppsminskningar frivilliga åtgärder på godstransportområdet bidragit med sen 2021.

### 4.1) Transportköparnas klimatmål

#### *De intervjuade företagen har olika typer av klimatmål*

De transportköpande företagen i studien formulerar sina klimatmål på olika sätt. Målen kan delas upp i två olika typer, reduktionsbaserade och prestationsbaserade. Se Tabell 3 för en överblick.

Reduktionsbaserade mål är de vanligaste målen där företagen sätter ett mål om en procentuell minskning av växthusgasutsläpp till ett givet årtal i förhållande till ett basår, till exempel 50% minskning av växthusgasutsläpp till 2030 i förhållande till år 2021. Flera av certifieringsorganisationerna, till exempel SBTi, kräver att företagen utformar sina mål på detta sätt. Även om målen kan skilja sig åt finns det stora likheter där de flesta av målen rör sig kring reduktionsmål på 40–50% fram till år 2030, vilket motsvarar en genomsnittlig minskning på 4–5% per år utifrån basåret. En del av företagen har även delat upp målen i två steg med ett ytterligare ett långsiktigt mål mot 2040–50 med högre utsläppsminskning. De reduktionsbaserade målen är ofta uppbyggda i olika delar där målen för ett företag kan skilja sig kring de olika scopen samt för olika produkter eller delar av verksamheten. Detta gör att målen mellan företagen kan vara svåra att jämföra, speciellt då de kan använda olika basår.

Målen kan även vara prestationsbaserade, där företagen anger en åtgärd som skall genomföras till en viss tidpunkt, till exempel fossilfri fordonsflotta till år 2030. Denna typ av mål är mer ovanliga bland de studerade företagen och förekommer oftast som en specificering av de gemensamma målen för företaget.

Transporternas roll i målen varierar. Endast 6 av de 10 intervjuade företagen hade specifika mål för transporterna, utan har i stället gemensamma mål för hela företaget. Bland de transportspecifika mål är prestationsbaserade mål vanliga, ofta relaterade till en minskning av fossila bränslen inom transporterna.



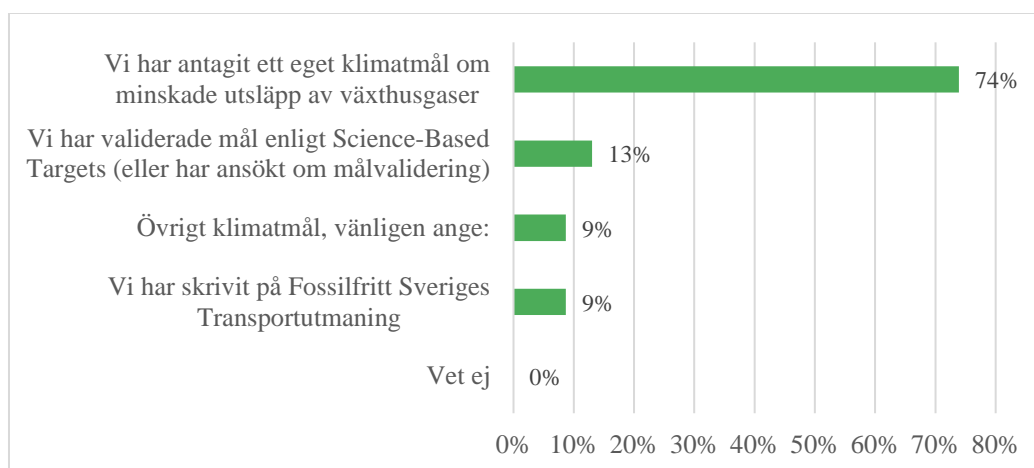
Tabell 3. Översikt över de intervjuade företagens klimatmål. Uppgifter är inhämtade från intervjuer samt från publik tillgänglig information.

Kommentar	Basår 2019	Basår 2019	Basår 2015	Basår 2021	Basår 2019	Basår 2019	Basår 2020	Basår 2022	-
	28% för scope 3	28% för scope 3	För huvudprodukten: scope 1,2,3, 60% till 2030 och						
Preciserat transportsmål	-	Fossilfri fordonsflotta 2025		-	-	28% till 2030 i samtliga regioner	Fossilfria transporter till 2026	Fossilfria transporter till 2030. Fossilfria	Klimatneutrala transporter till 2030
Mål för transporter	Inkluderat i övergripande mål	Prestationsbaserat	Inkluderat i övergripande mål	Inkluderat i övergripande mål	Inkluderat i övergripande mål	Reduktionsbaserat	Prestationsbaserat	Prestationsbaserat	Prestationsbaserat
Övergripande mål	46% till 2030	30% till 2030	60% till 2030 Scope 1 & 2: 80% till 2030 Scope 1.2: 90% till	Scope 1 & 2: 50% till 2030 Scope 3: 25% till 2030	46% till 2030	Scope 1: 46% till 2030	Scope 1, 2 och delar av scope 3: 85% till 2030	42% till 2030	Klimatneutrala i till 2030
Typ av mål för företaget	Reduktionsbaserat	Reduktionsbaserat	Reduktionsbaserat	Reduktionsbaserat	Reduktionsbaserat	Reduktionsbaserat	Reduktionsbaserat	Reduktionsbaserat	Prestationsbaserat
Scope	1,2,3	1,2,3	1,2,3	1,2,3	1,2,3	1,3	1,2, (3)	1,2,3	1,2,3
Certifiering	SBT	SBT, Transportutmaningen	SBT	SBT, Transportutmaningen	SBT	SBT	SBT, Transportutmaningen	SBT, Transportutmaningen	Transportutmaningen
Bransch	Verkstadsindustri	Livsmedel	Basindustri	Tillverkning exkl. verkstadsindustri	Tillverkning exkl. verkstadsindustri	Verkstadsindustri	Livsmedel	Livsmedel	Parthandel exkl. livsmedel
Företag	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T9	T10

## Många företag har eller planerar för klimatmål, visar enkätstudie

För att ge en bredare överblick och även inkludera företag som inte ligger i framkant med sitt klimatarbete, genomfördes inom projektet en enkätstudie av svenska transportköpande företag. 40 företag besvarade enkäten, vilket ger en svarsfrekvens på 38 procent (se Bilaga 1 för ytterligare information). Enkäten visar ett stort intresse för klimatmål bland företagen. Resultaten ska dock tolkas med viss försiktighet då det är rimligt att anta att företag med ett större klimatengagemang är mer benägna att svara på enkäter om deras klimatarbete än företag med ett lågt klimatengagemang.

I enkäten angav 60 procent av de transportköpande företagen (23 företag) att de har klimatmål som omfattar sina godstransporter, 38 procent att de inte har sådana mål och 3 procent att de inte vet. Av de 23 företag som angav att de har klimatmål var egenformulerade klimatmål om minskade utsläpp av växthusgaser det vanligaste målet med 74 procent av företagen, se Figur 4. Exakt hur målen ser ut framgår inte av enkäten men flera av företagen uppgav i fritextsvar att det rörde sig om reduktionsmål med en minskning av växthusgaser i procent. Övriga företag med klimatmål fördelade sig mellan Science-Based Targets, Fossilfritt Sveriges Transportutmaningen samt övriga mål.



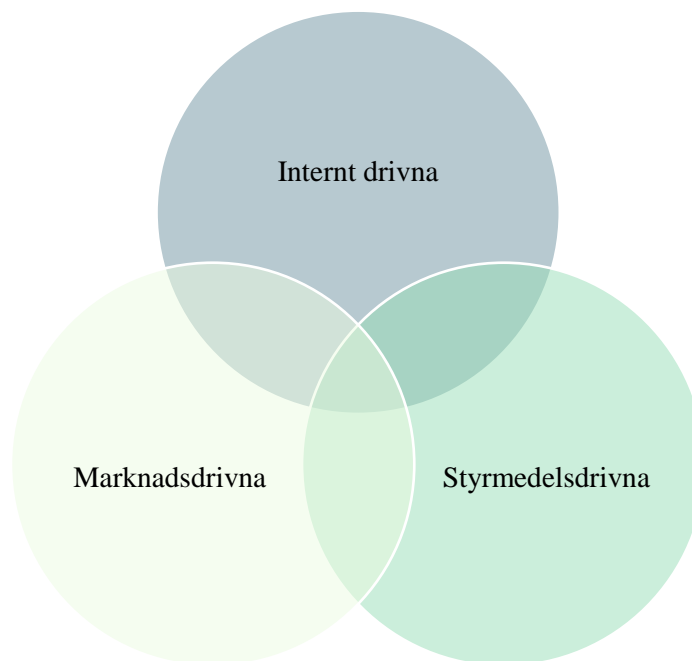
Figur 4. Företagens olika klimatmål, enligt svar i enkätstudie (n=23, flera svarsalternativ möjliga).

Enkäten visar således att egenformulerade mål är vanligast. Orsaken till detta framgår inte i enkäten, men en möjlig förklaring är att processen att ansluta sig till någon av certifieringsorganisationer är mer omfattande och kostsam än att anta ett eget mål som företag själv kan välja omfattning och ambitionsnivå på. Att så många som 60 procent har klimatmål understryker dock ett stort intresse för klimatmål. Vidare anger hela två tredjedelar av de företag som ännu inte har antagit mål att de planerar för det, men inte är klara med arbetet.

Av de som har antagit klimatmål ser en stor andel att målen påverkar vilka krav de ställer på transporterna. På en skala 1 till 7, där 7 innebär att målen påverkar i hög grad och 1 innebär att målen inte påverkar alls, så svarar 58% att det är en stor eller mycket stor påverkan (6 eller 7 på den 7-gradiga skalan), medan inga företag svarade att det hade liten eller ingen påverkan (1 eller 2).

## Varför har företagen klimatmål?

Baserat på intervjuerna kan tre huvudsakliga grupper av motiv urskiljas (se Figur 5): Internt drivna, Marknadsdrivna samt Styrmedelsdrivna. De interna drivkrafterna kommer inifrån företaget, medan de marknadsdrivna kommer från kunder och marknadskrav. Styrmedelsdrivna motiv härför sig från olika policyåtgärder och styrmedel från myndigheter. I många fall kan ett motiv falla under flera av kategorierna



Figur 5. Olika drivkrafter bakom frivilliga klimatmål.

De **interna drivkrafterna** återkommer till ett engagemang inom företaget kring klimatfrågor. Respondenterna återkommer till att beslutet att ha klimatmål kommer från företagets högsta ledning. De intervjuade företagen ser detta som en naturlig del i sin verksamhet och, de uppger själva, att stödet är stort för klimatarbetet inom organisationen. Flera respondenter återkommer till citat som att *”det är det rätta att göra”* och *”vi vill göra skillnad på riktigt”*. Det finns således en moralisk aspekt i att det ses som *”rätt”* att arbeta med klimatfrågor. Dock kommer respondenterna snabbt in på de **kommersiella drivkrafterna** och uppvisar en stor enighet om att klimatmål i grund och botten är ett kommersiellt beslut. En respondent uttryckte det som *”vi hade aldrig gjort detta om vi inte trodde vi skulle tjäna pengar på det”*. Respondenterna uppfattar det enhälligt som att klimatarbetet är något som kommer att löna sig i längden och de *”uppfattar klimatfrågan som väldigt kommersiell”*.

Samtidigt överlappar de med de interna drivkrafterna då övertygelsen om att hållbarhet kommer att vara viktigt framöver också påverkas av det interna fokuset på hållbarhet. En respondent uttryckte det som *”Det måste vara lite av båda. Det behöver vara en kombination av att företaget tar hand om planetens resurser och samtidigt gör dem lönsamma på företagsnivå.”*. Respondenterna framhåller att de uppfattar hållbarhet som en nödvändighet för att vara konkurrenskraftiga på den framtida marknaden och att *”du kommer att slås ut om du inte jobbar med detta”*. Detta går tillbaka till kundkraven där respondenterna uppfattar att hållbarhet är något som kunderna kräver av dem. Certifieringarna ses här som ett sätt att visa att man menar allvar och vill ligga i framkant. En respondent uttryckte det som att *”det är en förväntan att om man vill ligga i framkant så förväntas man ha Science Based Targets. Så marknaden förväntar sig detta av oss.”*. Det kan sammanfattas i att det finns en förväntan från kunderna att företagen arbetar med hållbarhet, samtidigt som företagen vill visa att de tar detta på allvar genom mål och certifieringar. I slutändan handlar det dock om ett kommersiellt beslut där företagen ser en efterfrågan på hållbara lösningar och att efterfrågan kommer att öka på den framtida marknaden. Indirekt går det även att se en koppling mot policyåtgärder och politiska åtgärder då kundkraven i sin tur påverkas av de krav och förväntningar samhället ställer på företagen inom hållbarhetsområdet.

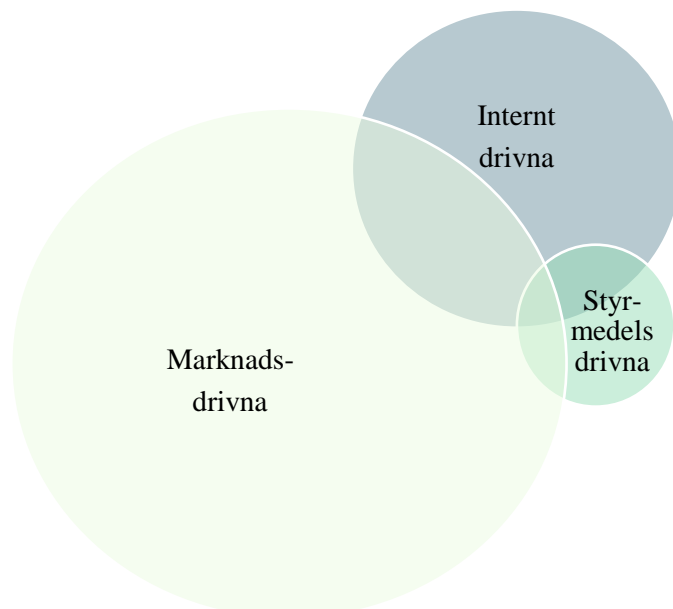
Certifieringarna spelar en viktig roll då flera av företagen uttryckte oro för att bli anklagade för *”green washing”*, d.v.s. att framställa en vilseledande bild av företaget som mer miljövänligt än det i verkligheten är. Certifieringarna sågs här som ett sätt att visa att man menar allvar då de certifieras av en tredje part. Certifieringarna möjliggör också en jämförelse mellan olika företag, även om man

uttryckte en oro för att utsläppsberäkningar som certifieringarna bygger på ofta baserar sig på data insamlad från underleverantörer och transportörer där kvaliteten på datan kan vara varierande och framtagen med oklara metoder. Respondenterna upplever en brist på accepterade beräkningsstandarder för utsläppen. En respondent uttryckte det som *”Det är ju ingen som fattar hur du får fram datan och det är väldigt få som fattar vad det är du presenterar”*.

Respondentens kommentar relaterade här även till kunders kravställning kring hållbarhet och utsläppsdata. Detta är ofta relaterat till att kunden i sin tur skall rapportera in Scope 3 data eller redovisa utsläpp för sina kunder. Här upplevde respondenterna att industriella kunder ofta var mer pålästa och hade tydligare krav, även om det kunde variera mycket mellan kunderna. Kraven ökade också ju närmre slutkonsumenten kunden låg, men själva slutkonsumenten hade ofta otydliga krav. En respondent uttryckte det som *”Ja, det bör vara konsumentdrivkraften. Men i och med att den inte är så jättetydlig, så blir det samhällsströmningar”*, med liknande tongångar från en annan respondent *”Handlar du hos <butik X> för att jag köper klimatkompenserade transporter? Det gör vi ju inte. Men vi tror fortfarande och är helt övertygade om att det är vägen framåt.”*.

**Drivkrafterna från styrmedel** är svaga när det gäller själva beslutet att skaffa klimatmål. På frågan om policy eller styrmedel har en påverkan på klimatmålen svarar en respondent rent ut *”nej, jag skulle säga att detta är mycket begränsat.”* Trots direkta frågor har respondenterna haft svårt att namnge speciella styrmedel som påverkat deras beslut att anta klimatmål och utformning av klimatmålen. Det är således inte policy och styrmedel som driver företag att anta klimatmål, men däremot så kan policyåtgärder påverka hur företagen arbetar för att uppnå målen.

Sammanfattningsvis kan man säga att drivkrafterna bland de studerade företagen att anta klimatmål i huvudsak är kommersiella (se Figur 6). Företagen ser detta som ett marknadsmässigt beslut som kommer att bli lönsamt på sikt. Samtidigt så har de en övertygelse om att detta även är ett etiskt rätt och viktigt beslut då hållbarhetsfrågor uppfattas som viktiga. Dock är det tydligt att enbart att det är ”rätt” inte är tillräckligt för att anta klimatmål. Styrmedelsåtgärder har svag påverkan på beslutet att anta klimatmål, men kan däremot påverka kundkrav och de operativa besluten hur målen skall uppnås.



Figur 6. De olika drivkrafterna bakom frivilliga klimatmål utifrån hur stor påverkan de haft för företagen att anta klimatmålen

## Utsläpp från godstransporter i Sverige kan vara små i relation till annan klimatpåverkan i företagets värdekedja

Trots att många företag har med godstransporter i sina klimatmål och, som vi kommer visa, även verkar jobba aktivt med att minska klimatpåverkan från det, ser vi att godstransporter ofta inte omfattas eller åtminstone inte ses som en prioriterad del i klimatmålen även i fall där företagen har stora transportvolymerna och stora utsläpp från sektorn mätt i absoluta tal. Det beror på att godstransporter för många företag är en liten utsläppspost i relation till andra utsläppsposter, trots att utsläppen från godstransporterna kan vara stora mätt i ton CO<sub>2</sub>-utsläpp.

Att det ser ut så kan tyckas paradoxalt, men i stort sett är det så både Science-Based Targets och GHG Protocol fungerar. Företag ska inventera samtliga 15 scope 3-kategorier, och sedermera följa upp de kategorier som anses väsentliga. För SBT-mål gäller att 67 procent av scope 3-utsläppen ska täckas av målen. Det här innebär att ifall godstransporter är en relativt liten utsläppspost behöver företagen inte fokusera på det för att uppfylla SBTi:s kriterier. För företag med få transporter är detta förstås rimligt, men vad vi märkt i intervjuerna och annan datainsamling är att godstransporterna ofta är en liten andel av utsläppen även bland företag med stora transportflöden (och som därmed har stora utsläpp från transporterna).

När företag väljer att ansluta sig till olika standarder och certifieringar för klimatmålen påverkar det således även vilka områden som fokuseras. Ur ett godstransportperspektiv är det således värt att notera att de i dagsläget dominerade certifieringsorganisationerna inte särbehandlar godstransporter (eller annan klimatpåverkan) i sina mål utan fokuserar på företagets totala utsläpp.

Här är det tydligt att det finns en skillnad mellan branscher: medan godstransporter generellt står för en stor andel av utsläppen bland företag i livsmedelsindustrin så är det en betydligt mindre andel för många tillverkande företag. Särskilt sticker företag som producerar energiintensiva produkter ut (exempelvis elektronikproduktion, industriapplikationer och fordon), eftersom de rapporterar mycket stora utsläpp från användningsfasen av deras produkter (som är en scope 3-kategori).

Detta kan illustreras med en svensk tillverkare av energiintensiva produkter med global marknad, som ingått i årsrapportsgenomgången vi gjort i projektet. Godstransporter utgör endast 1 procent av företagets totala utsläpp trots att deras godstransporter under 2023 totalt genererade 270 000 ton CO<sub>2</sub>e (vilket nästan motsvarar utsläppen från svenskt inrikesflyg samma år), medan användningsfasen stod för 86 procent av de totala utsläppen.

Att det är en liten andel behöver dock inte innebära att företagen inte arbetar med godstransporternas klimatpåverkan. I projektet har vi intervjuat flera företag som beskrivit att godstransporter är ett fokusområde trots att det står för en mindre andel av utsläppen, exempelvis för att de bedömer att deras kunder ser transporter som en viktig klimatfråga.

### Utsläpp från godstransporter i Sverige ofta en liten utsläppskälla för globala företag

Det här mönstret blir ännu tydligare när vi tittar specifikt på utsläpp från godstransporter i Sverige. För företag med globalt spridd verksamhet och varuförsörjning är utsläpp från godstransporter i Sverige en mycket liten del av utsläppen. Det kan tyckas självklart, men är viktigt att påpeka i diskussionen om hur transportköpare kan bidra till klimatmålen i Sverige. För i intervjuerna har det från flera av dessa företag framgått att de inte har något särskilt klimatarbete för sina svenska godstransporter utan att detta ingår i det gemensamma arbetet för företaget globalt. Detta innebär att de exempelvis inte vidtar särskilda åtgärder för att minska sina utsläpp när politiken gör att utsläppen från den vanliga dieseln ökar (som i fallet med förändringen av reduktionsplikten).

Ett undantag mot mönstret har dock framkommit, där ett sådant företag till synes hade ett stort engagemang för att bara ha fossilfria godstransporter i Sverige. I det fallet rörde det sig om ett internationellt företag inom livsmedelsbranschen. Kanske har det betydelse att företaget har en särskild

svensk organisation, svenska transportavtal och dessutom särredovisning av klimatpåverkan i Sverige eller att varumärket är välkänt för konsumenter.

En annan aspekt som talar för att företag med klimatmål inte nödvändigtvis fokuserar på sina godstransportrelaterade utsläpp i Sverige är att våra intervjuer tyder på att en stor transportrelaterad utsläppskälla för många globala företag kan vara internationell flygfrakt. Trots att dessa transporter oftast bara utgör en liten del av företaget totala transportvolymen gör de höga utsläppen per ton-km att det blir en betydande andel av utsläppen för företag som regelbundet flyger gods. Den främsta åtgärden för att minska godstransportutsläppen är då att flyga mindre, flyga med högre fyllnadsgrader, köpa förnybart flygbränsle eller förbättra planeringen för att minska behovet av flygfrakt. Med tanke på att fraktflyget står för knappt 5 procent av godstransporternas utsläpp globalt (Ritchie, 2020) får detta lite uppmärksamhet i den allmänna debatten om godstransporternas omställning.

## 4.2) Transportköparnas arbete för att nå sina klimatmål

En viktig del i vår analys har varit att få en bild av vad företagen i praktiken gör på godstransportområdet för att klara sina klimatmål. Vi har därför ställt frågor kring vilka åtgärder företagen arbetar med och låtit dem själva definiera vilka åtgärder som anses viktiga för att de ska kunna klara sina klimatmål. Målet har också varit få en bild hur de resonerar kring olika typer av åtgärder som kan minska transporternas klimatpåverkan, men eftersom vi inte diskuterat alla deras åtgärder är detta inte en heltäckande redogörelse.

Vi har utgått från McKinnons (2018; 2021) gruppering av åtgärder företag kan vidta för att minska klimatpåverkan från sina godstransporter, där han definierar fem *levers* (alltså hävstänger men av oss kallat nivåer). En poäng med ramverket är att illustrera hur åtgärderna hänger ihop, och att åtgärder inom de högre nivåerna innebär att det är mindre fossila drivmedel kvar att ersätta i den sista nivån för att komma ned till nollutsläpp. Nivåerna presenteras i Tabell 4 nedan.

Tabell 4. McKinnons fem nivåer av utsläppsreduktions på godstransportområdet. McKinnon använder olika formuleringar för nivåerna, dessa är hämtade från McKinnon (2018) men beskrivningarna från McKinnon (2021). Översatt och bearbetat i projektet.

<b>Nivå 1) Minskat transportarbete (<i>reduce level of freight movement</i>)</b>	Minska transportbehov genom exempelvis omlokalisering av tillverkning och lager, förändringar i varuförsörjningskedja såsom near-shoring, alltså att använda leverantörer närmre sin verksamhet
<b>Nivå 2) Skifte till trafikslag med låg klimatpåverkan (<i>shift freight to lower carbon modes</i>)</b>	Transportera gods med trafikslag med låg klimatpåverkan. Inte minst att ersätta lastbil med tåg och fraktflyg med fartyg
<b>Nivå 3) Förbättrat kapacitetsnyttjande i fordonen (<i>improve vehicle loading</i>)</b>	Att höja kapacitetsnyttjandet i fordonen genom högre fyllnadsgrader och färre tomma retur
<b>Nivå 4) Elektrifierade och energieffektiva fordon (<i>increase energy efficiency</i>)</b>	Med den här kategorin syftar McKinnon endast på minskad bränsleförbrukning i fordon och farkoster (alltså effektivisering av fordon). Vi har även inkluderat elektrifiering i denna kategori eftersom elektrifiering görs på fordonsnivå, till skillnad från förnybara drivmedel som handlar om val av drivmedel.
<b>Nivå 5) Övergång till drivmedel med låg klimatpåverkan (<i>switch to low carbon energy</i>)</b>	I sista nivån ersätts fossila drivmedel med förnybara drivmedel eller drivmedel med lägre klimatpåverkan. McKinnon poängterar att även om de fyra föregående nivåerna kan minska klimatpåverkan så kan de inte ta ned utsläppen till noll (med undantag för elektrifiering). En övergång till förnybara drivmedel är därför nödvändig. Till skillnad från McKinnon räknar vi inte elektrifiering i denna kategori.

## Företagens arbete för att minska sina transporters klimatpåverkan

Nedan presenteras hur de transportköpande företagen som vi intervjuat beskriver sitt klimatarbete. En överblick presenteras i Tabell 5, vilket följs av en närmre beskrivning i löpande text. Övergripande tyder intervjuerna på att de två sista nivåerna – alltså elektrifiering och förnybara drivmedel – ses som de viktigaste klimatåtgärderna. Även överflyttning till järnväg har beskrivits som viktig. Däremot verkar



nivå 1, minskad efterfrågan på godstransporter samt nivå 3, förbättrat kapacitetsutnyttjande i fordonen, inte drivs av klimatskäl även om de generellt uppfattas som viktiga och det sker kontinuerligt arbete även inom dessa kategorier. Motivet för dessa verkar snarare kostnadsbesparingar som en led i det kontinuerliga förbättringsarbetet inom företaget.

Tabell 5. Åtgärder företagen beskrivit att de arbetar med för att nå sina klimatmål på godstransportområdet, uppdelad på McKinnons "fem nivåer" (som beskrivs i Tabell 4 ovan).

Nivå 1: Minskat transportarbete	
<b>Åtgärder</b>	➤ Förbättrings och effektiviseringsarbete av transportflödena och logistikstrukturen, t.ex. färre leveranser till kunder, fasta leveransdagar, förändrade lagerplaceringar, fabriker nära kund
<b>Drivkrafter</b>	➤ Effektivisering och kostnadsbesparing i första hand med klimatarbete sekundärt.
<b>Hinder</b>	➤ Komplexitet och tröghet i logistiksystemet gör förändringar komplicerade att genomföra.
Nivå 2: Skifte till trafikslag med låg klimatpåverkan	
<b>Åtgärder</b>	➤ Fler intermodala lösningar som inbegriper järnväg. Främst på längre sträckor inom Sverige, till Norge, samt intransporter från Europa ➤ Minskad användning av flygfrakt
<b>Drivkrafter</b>	➤ Minskad klimatpåverkan viktig drivkraft för ökad användning av intermodala transporter. Även för minskad användning av flygfrakt. ➤ Krav och medvetenhet hos kunder har möjliggjort ökad användning av intermodala transporter ➤ Kostnadsminskning viktig drivkraft för minskad användning av flygfrakt
<b>Hinder</b>	➤ Begränsad kapacitet och störningar på järnväg ➤ Kunder skeptiska till intermodala transporter på utgående leveranser ➤ Järnväg passar inte för alla varugrupper
Nivå 3: Förbättrat kapacitetsnyttjande i fordonen	
<b>Åtgärder</b>	➤ Kontinuerligt arbete med att effektivisera transporter, t.ex. konsolidering av transporter för högre fyllnadsgrader, längre lastbilar, fyllnadsgrad som KPI, effektiv transportplanering
<b>Drivkrafter</b>	➤ Kostnadsbesparingar ➤ Chaufförsbrist ➤ Minskad klimatpåverkan
<b>Hinder</b>	➤ Leveranskrav från kunder ➤ Operationella utmaningar
Nivå 4: Elektrifierade och energieffektivare fordon	
<b>Åtgärder</b>	➤ Nära samarbete med fordonstillverkare och speditörer för att introducera ellastbilar ➤ Installation av laddare vid egna anläggningar ➤ Laddning med el från solceller installerade på depå/lager
<b>Drivkrafter</b>	➤ Pris på diesel och HVO100 (höga prisnivåer förbättrar kostnadskalkylen för ellastbilar) ➤ Ellastbilar har en positiv image och leverans med ellastbilar efterfrågas av kunder
<b>Hinder</b>	➤ Högre totalkostnader för ellastbilar ➤ Begränsad elnätkapacitet -> utmaning at bygga ut laddinfrastruktur ➤ Pris på diesel och HVO100 (låga prisnivåer försämrar kostnadskalkylen för ellastbilar) ➤ Nätverkseffekter och samlastning försvårar att erbjuda enskilda kunder leverans ellastbilar
Nivå 5: Övergång till drivmedel med låg klimatpåverkan	
<b>Åtgärder</b>	➤ Förnybara drivmedel i egna transporter (HVO100, FAME100, biogas, ED95) ➤ Krav på fossilfrihet, låga emissionsfaktorer eller "omställningsplaner" i transportupphandlingar (ej krav på särskilda tekniker). Upp till transportleverantör att välja lösning. ➤ Krav på direkta utsläppsminskningar, ej massbalanslösningar ➤ Diversifierad drivmedelsanvändning för att minska risker. "Inte lägga alla ägg i samma korg" ➤ Särskilda upphandlingskrav att rena biodrivmedel ska vara utanför reduktionsplikten (ej "HVO97")

<b>Drivkrafter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Minskad klimatpåverkan</i></li> <li>➤ <i>Låga FAME-priser</i></li> <li>➤ <i>Låga HVO-priser (från 2024)</i></li> </ul>
<b>Hinder</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <i>Begränsad tillgång på HVO</i></li> <li>➤ <i>Internationella transporter är särskilt utmanande pga. brist på fossilfria drivmedel på kontinenten.</i></li> <li>➤ <i>Perioder med höga priser på HVO100 och biogas</i></li> <li>➤ <i>Generella prisökningar, minskat utrymme för fördyrande klimatkrav</i></li> <li>➤ <i>Osäkerheter kring massbalans försvårar fossilfrihet i samlastade nätverk</i></li> <li>➤ <i>Kortsiktiga politiska beslut på nationell nivå</i></li> </ul>

### **Nivå 1: Minskat transportarbete generellt inte i fokus i företagens klimatarbete**

Arbetet på nivå 1 ingår till stor del inom företagets kontinuerliga förbättrings och besparingsarbete. Även om åtgärderna i huvudsak drivs av kostnadsskäl ser företagen positivt på den minskade klimatpåverkan det kan innebära. Till exempel, genom att införa fasta leveransdagar och minska antalet leveranser till kunder kan antalet transporter reduceras, vilket flera aktörer anser vara en effektiv metod för att minska sitt klimatavtryck. En av de stora transportköparna som ingick i studien startade ett omfattande projekt för att se över sina transporter till kund. Som ett led i detta bestämdes fasta leveransdagar tillsammans med kunder och åkerier, vilket har lett till färre leveranstillfällen och högre fyllnadsgrader. På knappt ett år hade projektet resulterat i en besparing i transporter på cirka 3,5 varv runt jorden.

En annan aktör har minskat antal beställningsdagar för sina kunder från fem till tre dagar i veckan, vilket möjliggör att konsolidera kundernas beställningar och på så sätt minska antalet leveranser. En anledning till detta är minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp, men man ser även fördelar från kundernas perspektiv då de ibland tidigare fått flera leveranser per dag. Volymen antas vara oförändrad, men leveranser sker mer effektivt.

Förändrade lagerplaceringar är ett annat sätt att minska transportbehovet. Två transportköpare framhöll detta som en viktig åtgärd. Placering av lager och om det behövs fler mellanlager ses som intressanta frågor i syfte att minska transportbehovet. Exempelvis jobbar logistikavdelningen kontinuerligt med att optimera flöden och frekvens på transporter från fabrik till centrallager och arbetar med bl.a. tyngdpunktsberäkningar. Det är dock inte så ofta som förändrade lagerplaceringar är på företagets agendor då detta kan medföra omfattande förändringar.

En annan aspekt av att minska transportarbetet är möjligheten till near-shoring och omlokalisering av tillverkning. Detta har inte diskuterats mycket, förutom av en transportköpare som betonade vikten av att ha fabriker nära kunderna, både ur ett logistikperspektiv och för att bättre kunna hantera osäkerheter i leveranskedjorna.

### **Nivå 2: Flesta företagen arbetar med skifte till trafikslag med låg klimatpåverkan, men potentialen med järnväg ses som begränsad**

Nio av de tio intervjuade företagen har beskrivit överflyttning till trafikslag med låg klimatpåverkan som en viktig del i deras klimatarbete. I en nationell kontext har överflyttning från lastbil till intermodala transporter med inslag av järnväg särskilt lyfts fram. De flesta av företagen vi intervjuat arbetar aktivt för att förändra sina flöden, där överflyttningen till järnväg är den vanligaste åtgärden. Framgångsrika satsningar har exempelvis genomförts för transporter till norra Sverige och Norge. I fråga om utgående transporter har det funnits en initial motvilja bland kunderna att övergå till intermodala transporter. Tack vare argumentet att detta medför en CO<sub>2</sub>-besparing har överflyttningen blivit enklare att genomföra. Ett företag konstaterar att det numera finns en större medvetenhet kring hållbarhet och kunder ställer högre krav på företagen.

Inom de intervjuade företagen inom dagligvaruhandeln är intranporter via järnväg vanligt förekommande. Här finns många ”låg hängande frukter”, såsom torrvaror som inte är ledtidskritiska,





vilka har varit enklare att ställa om. Däremot transporteras varor som kräver aktiv kylning i mindre omfattning med järnväg.

Även om flera av företagen strävar mot att begränsa lastbilstransporter i största möjliga utsträckning har de beskrivit att det upplever att en begränsad kapacitet inom järnvägen ofta försvårar. I intervjuerna framkom därför en bild att företagen upplever att potentialen att nå sina klimatmål med hjälp av tågtransporter är begränsad.

Inom den internationella kontexten arbetar flera företag aktivt för att minska sin flygfrakt, och vissa använder inte längre flyg för transporter från Asien till Europa. När flygfrakt är nödvändig prioriteras direktflyg för att begränsa utsläppen. Vissa företag har också begränsat flygfrakten internt, vilket kräver en förändring av företagskulturen och längre ledtider i projekt som involverar transporter mellan olika platser via tåg eller sjöfrakt.

### **Nivå 3: Vanligt att arbeta med förbättring av kapacitetsnyttjande, men klimat inte främsta drivkraften**

Hälften av de intervjuade företagen har sagt att de arbetar aktivt i sitt klimatarbete med att effektivisera sina transporter genom förbättrat kapacitetsnyttjande av något slag. I de fall detta inte sagts är det sannolikt att företagen arbetar med detta men att det inte ses som en del av klimatarbetet. Arbetet med att förbättra kapacitetsutnyttjande drivs till stor del av ekonomiska skäl där kostnadsbesparingar är den huvudsakliga drivkraften. Ett av de tillverkande företagen uppger att de flesta möjligheterna till miljöförbättringar och effektiviseringar finns inom inbound-flödet och de interna flödena. Företaget är berett att ta dessa kostnader och investeringar på sig självt då de uppfattas som lönsamma.

Ett exempel på en kapacitetshöjande åtgärd är utnyttjandet av det nya regelverk som tillåter längre lastbilar med plats för två 40” containrar. Denna åtgärd syftar till att öka mängden gods per körning, vilket i sin tur minskar transportbehovet på kort sikt. Företag ser fyllnadsgraden som ett av de viktigare nyckeltalen (KPI) som kontinuerligt övervakas. Ett av företagen lyfter en hög fyllnadsgrad som den mest effektiva åtgärden för att åstadkomma minskade CO<sub>2</sub>-utsläpp.

### **Nivå 4: Elektrifiering i fokus, men fortfarande i begränsad skala**

*Detta är en redogörelse av vad som framkommit i intervjuerna med transportköparna, som främst gjordes under 2023. En bredare analys av elektrifieringen av tunga transporter presenteras under kapitel 5, med utgångspunkt från EU:s koldioxidnormer på tunga fordon och transportköparens roll i att bidra till att kraven realiserar.*

I intervjuerna betonade flera av företagen att elektrifieringen sågs som den mest betydelsefulla insatsen för att företagen ska kunna nå sina klimatmål, och flera bedömer att de kommer elektrifiera stora delar av sina transporter på sikt. Flera av de transportköpande företagen (från flera branscher) har redan idag ellastbilar, men det handlar mestadels (med vissa undantag) om ett begränsat antal fordon som används för specifika ändamål, såsom körningar på en eller några få fasta sträckor.

Ett transportföretag vi intervjuade framhävde att en viktig drivkraft för många transportköpare verkar vara att deras logotyper ska synas på ellastbilarna. Även om detta kan öka en del företags engagemang, kan det också hindra lösningar med ellastbilar ifall det rör sig om samlastade transporter och lastbilen därmed går i ett nätverk och kör gods åt många olika företag (detta diskuteras mer i delkapitel om massbalans nedan).

Andra drivkrafter som nämnts är att det – enligt en respondent – i vissa fall kan vara lönsamt att satsa på ellastbilar, och att de kunnat sänka sina transportkostnader därigenom. Men att ellastbilar generellt innebär sänkta kostnader håller inte transportföretagen vi intervjuat med om (heller inte fordonstillverkarna, vilket vi diskuterar i kapitel 5). Tvärtom anser de att kunderna ofta har en bristande förståelse för kostnaderna med ellastbilar, både sett till investeringskostnaden och driftkostnaden. Även om merkostnaden i viss mån kan hanteras genom höjt kapacitetsnyttjande menade de att det oftast medför en merkostnad (trots att undantag finns).



I intervjuerna nämnde några av företagen de höga priserna på HVO100 som en drivkraft för att satsa på elektrifiering (och som vi diskuterar nedan har de höga priserna på HVO100 från 2024 snarare inneburit ett hinder).

En viktig fråga som nämnts gäller laddinfrastruktur och nätkapacitet. Flera har löst det genom att etablera egen laddinfrastruktur vid sina logistikterminaler. Semi-publika laddare, där flera transportörer kan ladda, beskrivs som särskilt viktiga, och flera respondenter har sagt att Klimatklivet underlättat för sådana investeringar. Flera av företagen som satsar på elektrifiering har också sagt att de ser utmaningar med att bygga ut laddning vid sina anläggningar då nätkapaciteten är begränsad och utbyggnaden riskerar att ta lång tid.

Även om företagens fokus till stor del ligger kring elektrifiering så påverkas även företagens arbete av det förbättringsarbete som fordonstillverkarna genomför kring ökad energieffektivitet hos fordonen. Dock är detta något som företagen själva inte driver, utan är en naturlig del när äldre fordon byts ut mot nyare. Dessutom har majoriteten av företagen vi intervjuat nämnt att de ställer krav på eco-driving.

## Nivå 5: Förnybara drivmedel en viktig del i flera av företagens klimatarbete

*Även den här delen är huvudsakligen en redogörelse av vad som framkommit i intervjuerna med transportköparna kring förnybara drivmedel. Detta kompletteras i kapitel 5 med en analys av transportköparens roll för att säkerställa att tillräckliga volymer förnybart används för att klimatmålen ska kunna nås.*

Flera av företagen beskriver att de har, och länge haft, ett långtgående arbete för att ersätta diesel med förnybara drivmedel. Framst rör sig detta om företagen vi intervjuat från dagligvaruhandeln och livsmedelsindustrin. Men även andra företag har lyft fram vissa satsningar på förnybara drivmedel i sina egna fordon (i övrigt upphandlar dessa företag merparten av sina transporter).

Företagen som arbetar med frågan har beskrivit att de använder kombinationer av de rena och höginblandade biodrivmedel som finns på marknaden. Framförallt har HVO100 och biogas i förvätskad form (LBG) framhävts. Även FAME100 har nämnts i flera intervjuer, och även ED95 (alltså diesel gjord på etanol) har nämnts i ett fall även om respondentens bild var att det är på väg att försvinna.

Hur företagen i praktiken arbetar med förnybara drivmedel skiljer sig åt. De som upphandlar sina transporter ställer olika typer av krav på sina leverantörer. Ett av företagen ställer ett strikt krav på fossilfrihet, ett annat ställer krav på låga emissionsfaktorer och ytterligare ett ställer krav på att leverantörerna har ”omställningsplaner”. I samtliga dessa fall är det upp till transportföretagen att välja vilka drivmedel som ska användas, och de använder också olika kombinationer av ovan nämnda tekniker (samt ellastbilar). I flera fall är dock företagen involverade i dialog med exempelvis drivmedelsleverantörer och fordonstillverkare trots att själva transporten är upphandlad. Det framstår också som att de är involverade i strategiska frågor kring drivmedelsval och drivmedelsförsörjning för att minska sårbarhet från exempelvis snabba prisförändringar och begränsat utbud. Flera av företagen vi intervjuat har även egna transportfordon, i ett fall majoriteten av sina transportflöden och i andra fall i mindre utsträckning. I dessa fall väljer företagen själva vilka drivmedel som ska användas.

Flera av företagen har beskrivit att de strävar mot en diversifierad användning av drivmedel och drivlinor. En respondent beskrev det som att de inte vill ”lägga alla ägg i samma korg”, alltså att sprida sina risker. Inte minst har detta blivit viktigt givet prishöjningarna på HVO100 och biogas under 2022 och 2023 (se Figur 7 på sida 28). För HVO hänger detta ihop med de generella prisökningarna på diesel och olja efter Rysslands invasion av Ukraina och för biogas med EU-domstolens beslut att upphäva det svenska skatteundantaget.

En fråga som uppmärksammats i intervjuerna är ”HVO97”. HVO97 var en variant av höginblandad HVO som såldes av flera leverantörer under 2022 och 2023 och fanns alltså när intervjuerna genomfördes (produkten verkar ha försvunnit helt från marknaden efter förändringen av reduktionsplikten 1 januari 2024). Som namnet antyder bestod HVO97 av 97 procent HVO, men till skillnad från HVO100 ingick HVO97 i reduktionsplikten. Leverantörerna av HVO97 kunde därför



tillgodoräkna sig av klimatnyttan från HVO97 i sin uppfyllnad av reduktionsplikten. Detta innebar i praktiken att HVO-volymer sålda som HVO97 räknades av från låginblandningen av HVO i vanlig diesel, och att de därför inte bidrog till ytterligare klimatnytta (för mer information om HVO97, se Gustavsson Binder, 2022a).

Flera av transportköparna vi intervjuat beskrev att HVO97 blev ett stort problem för dem då leverantörerna inte var tydliga med skillnaden mellan HVO97 och HVO100, och att det därför förekom att deras transportörer använde det förstnämnda (som var billigare än HVO100). När vi genomförde intervjuerna hade de flesta dock blivit införstådda med skillnaden och löst hur det skulle hanteras tillsammans med sina leverantörer. Därför ställer företagen nu krav på att rena biodrivmedel som används inte ska ingå i reduktionsplikten.

## **Transportköparnas klimatåtgärder har förändrats över tid**

Det är inget nytt att många företag har strategier för att klimatpåverkan från deras köpta godstransporter ska minska. För att få en bättre förståelse för hur företagens arbete förändrats över tid har vi gått igenom sju transportköpande företags årsredovisningar mellan 2006 och 2020 och analyserat hur de beskriver sitt miljö- och klimatarbete kopplat till godstransporter.<sup>2</sup> Det är alltså inte samma företag som vi intervjuat (även om några överlappar).

När det gäller höjt kapacitetsnyttjande och annan optimering av transporter (nivå 3) visar genomgången att det oförändrat varit ett stort fokus under hela perioden och att företag från alla undersökta branscher arbetar med det. Både miljöaspekter och kostnadsbesparingar beskrivs som drivkraft, men genomgången visar på ett skifte där miljöaspekterna understryks starkare under periodens senare del. Minskat transportarbete (nivå 1) har med vissa undantag inte varit i fokus under perioden bland företagen. Tvärtom genomförde ett av företagen en stor omlokalisering till Asien vilket de angav innebar kraftigt ökat transportarbete.

Analysen visar också på ett tydligt mönster över transportköparnas arbete med att minska klimatpåverkan från deras godstransporter när det gäller förnybara drivmedel, elektrifiering och i viss mån överflyttning till trafikslag med låg klimatpåverkan (alltså nivå 2, 4 och 5):

- **Innan 2015:** Första åren från 2006 var fokus främst på diesel miljöklass 1 samt låginblandning av biodrivmedel, vilket några av företagen ställde krav på. Helt fossilfria vägtransporter, alltså med helt förnybara drivmedel, nämndes som möjlighet redan 2012 men det dröjde ytterligare några år innan någon skrev att de börjat köra med det.
- **Nya förutsättningar med HVO100:** 2015 och 2016 skriver flera av företagen, samtliga inom livsmedels- och dagligvarubranschen, att de börjat använda HVO100, som då var nytt på marknaden. Generellt är det tydligt att det fanns en stark optimism över potentialen med HVO100. 2017 rapporterade också företagen stora utsläppsminskningar från sina transporter.
- **Brist på palmoljefri HVO från 2017:** 2017 lades större uppmärksamhet på hållbarhetsproblem med HVO:n. Det handlade om att användningen av palmolja och PFAD – som är en restprodukt från palmoljeproduktion – ökade som råvara till HVO. Ett av företagen – en stor dagligvarukedja – skrev att det inte längre var möjligt att tanka HVO utan palmoljeprodukter vilket gjorde att de bestämde sig för att sluta tanka HVO100 och istället inleda en ”diversifieringsstrategi” för sin fordonsflotta och drivmedelsanvändning.
- **Brist på HVO vid reduktionspliktens införande:** Reduktionspliktens införande ledde till en betydande ökning av mängden HVO som användes för låginblandning i vanlig diesel. Som en följd av detta rapporterade flera av företagen redan 2018 – samma år som reduktionsplikten

---

<sup>2</sup> Genomgången gjordes av IVL i ett tidigare uppdrag för Trafikanalys, men har tidigare inte publicerats. Den presenteras därför här som en del av detta projekt (med Trafikanalys tillstånd). För ursprunglig redovisning av uppdraget, se Gustavsson Binder (2022b).

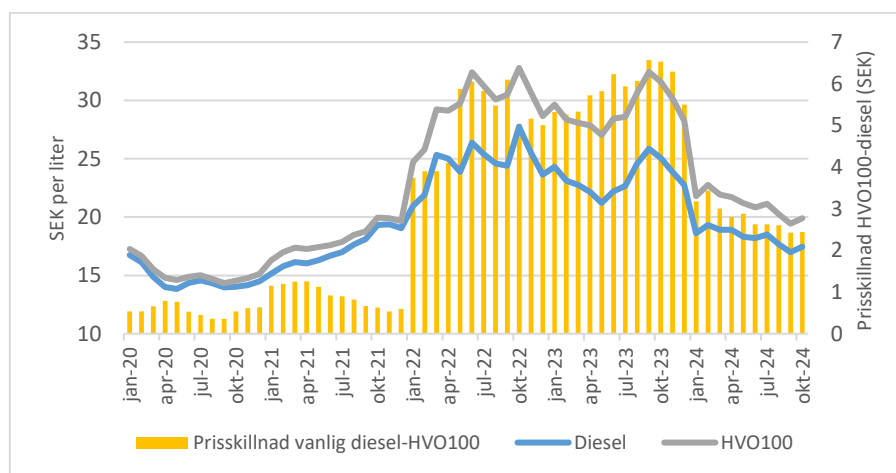
infördes – att de märkte en brist på HVO100, både genom att priserna steg och att det blev svårare att upphandla tillräckliga volymer. Det var bara ett av de undersökta företagen som inte skrev något om brist och som tvärtom fortsatte med samma höga ambition. De jämförde istället med andra marknader där tillgången till biodrivmedel var betydligt lägre.

- **Breddat arbete för fossilfria transporter:** En intressant iakttagelse i genomgången är att de flesta företagen till synes verkat bredda sitt fokus omedelbart efter att brist på HVO100 började redovisas. Ett företag var som ovan nämnt explicita med att de inledde en ”diversifieringsstrategi” där de fokuserade på andra drivmedel, biogas och även elektrifiering. Men även för andra företag märktes ett breddat fokus. Ett annat företag i daglivvarubranschen presenterade en ny bränslestrategi 2019, där de tog ett brett grepp om godstransporterna och där fordon, bränslen och transportslagsöverflyttning beaktades. Ytterligare ett annat företag verkade höja ambitionerna kring biogas 2019, och nämnde dessutom möjlighet till elektrifiering 2020.

Det går förstås inte att peka på en ren kausalitet mellan brist på HVO och breddat hållbarhetsarbete (frånsett i fallet där detta är uttalat), men utvecklingen tyder ändå på att en mer utmanande situation med biodrivmedel fick företagen att söka efter nya lösningar. Här ska det också nämnas att flera av företagen under dessa år också antagit klimatmål som omfattat deras transporter, vilket innebär att det skulle kunna vara så att företagen letat alternativa metoder att kunna klara sina klimatmål när förutsättningarna för HVO ändrades. En annan viktig förklaring är förstås att både el- och biogasfordon blev mer tillgängligt i tunga transporter under dessa år.

## Förändrade drivmedelspriser under projektets genomförande har bidragit till förändrat klimatarbete

Vi har också identifierat märkbara förändringar i företagets klimatarbete kopplat till godstransporter under perioden projektet genomförts (alltså 2023 och 2024). Inte minst hänger detta ihop med prisförändringar på både förnybara och fossila drivmedel, som förändrades påtagligt vid årsskiftet 2023–2024 (se Figur 7). Innan dess – alltså under projektets första år – var priserna på både vanlig diesel och HVO100 på förhållandevis höga nivåer. I flera av intervjuerna med transportköpare – som huvudsakligen genomfördes under 2023 – sa flera respondenter att de höga priserna på HVO100 innebar att de behövt sänka sina ambitioner för övergång till förnybara drivmedel. En respondent sa också att de såg de höga HVO-priserna som en stark drivkraft att satsa på ellastbilar, som då fått en jämförelsevis bra totalkostnadsräkning.



Figur 7. Listpriser på vanlig diesel respektive HVO100 (linjer) samt prisskillnad mellan respektive drivmedel (staplar). Priserna är Circle K:s listpriser för företagskunder (moms inkluderat) och har hämtats på företagets hemsida och sedan bearbetats av IVL Svenska Miljöinstitutet.

Vid årsskiftet 2023–2024 sjönk dock priserna både på vanlig diesel och HVO100, delvis som en följd av regeringens sänkning av reduktionsplikten men även av en ökad global HVO-produktion (Gustavsson

Binder, 2024). Literpriset för HVO100 sjönk med ca 6 kronor till 21 kronor, samtidigt som dieselpriiset sjönk till 18 kronor. Dessutom sjönk prisskillnad mellan HVO100 och vanlig diesel från 5 till 3 kronor.

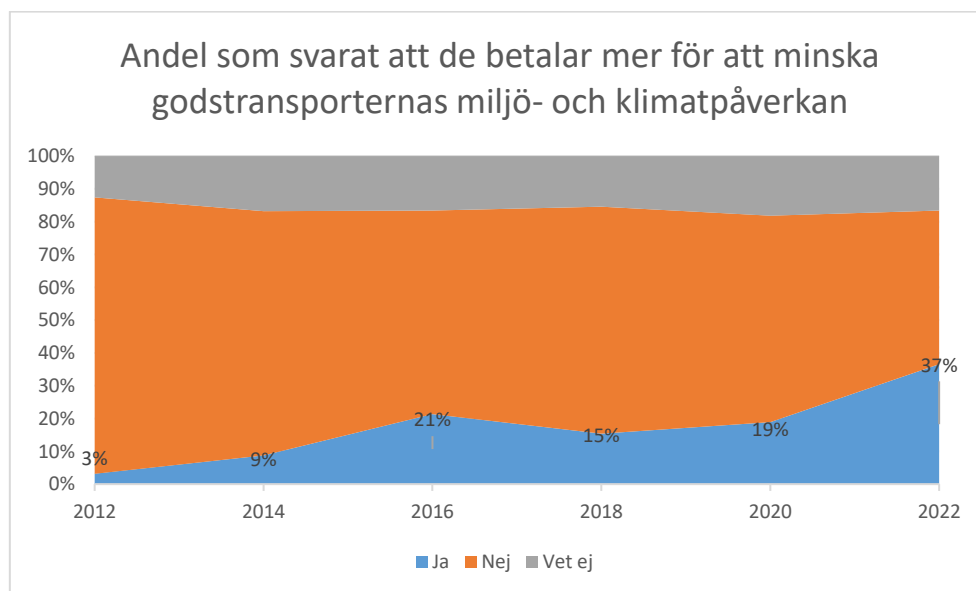
Detta skapade en delvis ny situation. Transportföretag vi intervjuat under 2024 har sagt att efterfrågan på HVO100 med denna prisbild ökat, och att färre transportköpare ser hinder att öka andelen rena drivmedel (som vi visar i kapitel 5 har också leveranserna av HVO100 fördubblats under 2024 jämfört med 2023).

Fordonstillverkare vi intervjuat har också sagt att de låga priserna både på vanlig diesel och HVO100 dessutom skapar hinder för försäljning av ellastbilar (alltså motsatt situation jämfört med tidigare), eftersom merkostnaden för drift av ellastbilar ökat. Att HVO100 blivit billigare sas också ha gjort att fler väljer bort ellastbil till förmån för HVO100. Vi ser därför tydligt att priserna på drivmedel har stor påverkan på försäljningen av ellastbilar (detta diskuterar vi vidare i kapitel 5).

## Viss ökad betalningsvilja för transporter med lägre miljöpåverkan

### Enkätstudie visar ökad betalningsvilja de senaste 10 åren för transporter med lägre miljöpåverkan

Transportinköspanelens enkätstudie (se Bilaga 1) som genomförs vartannat år sedan 2012, visar på en ökad betalningsvilja för godstransportlösningar med lägre miljöpåverkan (Transportinköspanelen, 2022). Dock har ökningen skett från mycket låga nivåer. År 2012 var det endast 3 procent av företagen som angav att de betalat mer för att någon eller några av deras transportlösningar ska ge mindre miljöpåverkan (se Figur 8). Företagen betalade också endast ett litet tillägg 2012 (i genomsnitt 3 procent). Hösten 2022 svara 37 procent av företagen att de betalar mer för någon av sina transporter, trots lågkonjunktur och höga energipriser, och i genomsnitt betalade de 11 procent mer. På frågan hur stor andel av transporterna företagen betalar ett högre pris för, uppgick det till 23 procent, men variationer mellan företagen på 1 och 100 procent.



Figur 8. Transportinköspanelens enkätstudie 2012–2022 med frågan: Betalar ert arbetsställe idag ett frivilligt högre pris för att någon/några av era transportlösningar ska ge mindre miljöpåverkan? (n=132–159)

### Blandad betalningsvilja för transporter med lägre klimatpåverkan bland intervjuade företag

Även i intervjuerna noterade vi att betalningsviljan för transporter med låg klimatpåverkan varierade bland företagen. En del säger att de frivilligt betalar mer, men hur mycket de är villiga att betala verkar skilja sig (och vi har inte fått tillgång till några siffror). Ett företag uppgav att de i stort sett är beredda att betala vilket pris som helst för att ha helt fossilfria transporter på svenska marknaden, och att de

därmed inte övervägde att ändra sin ambitionsnivå på grund av de tidigare högre priserna på HVO100. Ett annat företag uppgav att de betalar extra, men att de höga drivmedelspriserna under 2022 och 2023 fick dem att sänka sina ambitioner (med stora utsläppsökningar som följd). Ett tredje beslutade att gå över helt till fossilmfria transporter trots det höga prisläget, men när beslutet väl aviserades (i början av 2024) hade priserna sjunkit. I andra fall framstår det mer som att företagen i vissa fall är beredda att betala mer, men att detta inte görs för en särskilt stor andel av deras transporter.

Hur de finansierar merkostnaden skiljer sig också. Ett företag sa att de fattat ett strategiskt beslut att ta det från vinsten. Ett annat säger att det går in i den vanliga logistikkostnaden, och att de därför inte har en särskild plan för finansiering. Ett annat säger att de beslutat att merkostnader för gröna transportköp ska föras vidare på kunder.

En del av företagen säger också att de inte är beredda att betala mer för transporter med låg klimatpåverkan, så länge deras kunder inte ställer krav (och då förs kostnaden över till dem). Dessa framhävde istället att klimatarbetet måste löna sig ekonomiskt, vilket de menar att både högre fyllnadsgrader och ellastbilar kan göra.<sup>3</sup>

Intervjuerna tyder också på att betalningsviljan (även bland de flesta företag som betalar extra) är begränsad. Exempelvis var det tydligt i flera av intervjuerna att de höga priserna under 2022 och 2023 innebar att ambitionsnivåerna sänktes. Denna bild framträdde också i intervjuerna med transportföretagen, som samstämmigt framhävde att de upplever att transportköpare har en låg betalningsvilja för klimatåtgärder, och att detta även gäller företag med klimatmål. Som vi kommer visa i kapitel 5 ser vi också flera tecken på begränsad betalningsvilja utifrån försäljning av ellastbilar och rena biodrivmedel.

Precis som i flera andra observationer ser vi att ambitionsnivåerna skiljer sig mellan branscher, där dagligvaruhandeln och livsmedelsindustrin sticker ut genom att det främst är företag inom de branscherna som uppgett att de betalar mer.

## **Transportföretag upplever begränsat engagemang bland transportköpare med klimatmål**

Transportföretagen vi intervjuat delade synen att ett aktivt hållbarhetsarbete är en nödvändighet för att vara konkurrenskraftiga i framtiden, och hade själva klimatmål. Transportföretagen upplevde dock en viss frustration där transportkunderna generellt uppfattades som att ha en relativt låg förståelse för transportbranschen och kunde kräva svår genomförbara lösningar och åtgärder som transportföretagen uppfattade mest var för syns skull. En respondent tog exemplet *”Det bygger en viss frustration, om vi sitter här och så eldar vi upp Eurodiesel så det sprutar ut ur avgasrören, men diskussionen vi nu tar upp då, det är om vi kan ha bikupor på taket”*.

Transportkunderna uppfattades som att de inte alltid förstod till exempel vad en övergång till ellastbil innebär för anpassningar av logistiksystemet, utan efterfrågade ellastbilar mer för att det är något som är ”inne” nu. Som diskuteras i nedan i lyftet fram att transport är ett nätverk där det är svårt att göra speciallösningar för en kund. I de fall kunderna tecknar kontrakt på hela fordonen över en längre tid har transportören större flexibilitet för anpassningar än för kortare transportuppdrag. Respondenterna lyfte fram att kunder t.ex. gärna såg att deras gods hämtades med en ellastbil, men insåg inte alltid att den bilen även skall hämta gods för andra kunder som kanske inte är beredda att betala merkostnaden för en ellastbil (se även diskussionen kring massbalanssystem under nästa underrubrik). Det uppfattades inte heller som att de företag som marknadsförde sig utåt med den största miljöprofilen alltid var de företag som arbetade mest med hållbarhet och ställde mest krav.

---

<sup>3</sup> Huruvida elektrifiering lönar sig ekonomiskt diskuteras vi vidare i kapitel 5.



## Massbalanslösningar kan möjliggöra fossilfrihet i samlastade transporter och sjöfart

Trots att bilden som framkommit i intervjuerna är att förutsättningar för fossilfria transporter oftast finns i Sverige finns det segment där det är svårare att kräva det. I dessa fall har respondenter från både transportföretag och transportköpare lyft fram massbalansbaserade tjänster som en möjlig lösning där det är svårt att matcha krav på förnybara drivmedel med en faktisk transport. Massbalans innebär att en kund betalar för att exempelvis HVO100, ellastbilar eller biogas används någonstans i transportsystemet, men inte nödvändigtvis i den specifika kundens transport. Genom att betala för att drivmedlet (eller fordonet) används – och ersätter fossila drivmedel – köper de också rätten att tillgodoräkna sig klimatnyttan.

Det är framför allt i två segment som massbalans nämnts som lösning. Det ena gäller samdistribuerade transportnätverk, där utmaningen är att flera kunder delar på samma lastbilar. Ifall kunderna inom dessa nätverk ställer olika klimatkrav på transporter har transportföretag vi intervjuat framhåvt att det blir nästintill omöjligt att matcha fordon, gods och klimatkrav. Utmaningen med att acceptera olika klimatkrav är, enligt respondenterna, dels att de som inte ställer klimatkrav inte vill betala extra för bättre klimatprestanda, vilket gör att de inte kan ta ut kostnad för extra inblandning gentemot sådana kunder. Dels är utmaningen det administrativa i att veta vilka lastbilar som ska tanka vilket bränsle, vilket förvärras av att nätverken består av ett stort antal fordon som dessutom körs av olika åkerier (och som ibland dessutom kör gods åt flera transportföretag). Innebörden av detta är att det är svårt att kombinera samdistribution med fossilfrihet eller att köpa fossilfria sjötransporter, om inte massbalans kan tillämpas.

Hade de anpassat nätverken efter olika klimatkrav hade det också påverkat kapacitetsnyttjandet i fordonen då alla fordon inte hade kunnat ta allt gods. Och eftersom syftet med samdistribution just är effektiviteten med högt kapacitetsnyttjande anses det inte möjligt att göra avkall på det. Tidigare forskning från bland annat Jazairy (2020) visar också att krav på förnybara drivmedel i samdistribuerade flöden kan få negativa sidoeffekter just genom försämrad fyllnadsgrad.

Det andra segmentet där massbalans nämnts som lösning i intervjuerna är sjöfart, där tillgången på förnybara drivmedel fortfarande är ytterst begränsat. Samma problematik som samlastning i lastbilar förekommer, då det endast är få fartygstyper (till exempel bulk eller tank) där det förekommer att man transporterar gods för endast en kund. En respondent nämnde att de tillgodoräknar sig av naturgas (i form av LNG) via massbalansprincipen.

Det förekommer osäkerheterna kring massbalans som dels bygger på en risk att anklagas för ”green washing”, genom att tillgodoräkna en klimatminskning som i praktiken ligger utanför den egna värdekedjan. Det har också nämnts en oro att bryta mot det nya Green Claims-direktivet (som är EU:s nya regelverk för hållbarhetspåståenden). Flera transportköpare har i intervjuerna sagt att de därför inte vågat köpa det. Detta bekräftas av transportföretagen vi intervjuat, som framhåvt att de märker att deras kunder är rädda för att köpa utsläppsminskningar genom massbalans. Det här kan illustreras med ett citat, där en respondent från ett transportföretag beskriver sin bild av kundernas inställning: *”Den bil som hämtade mina produkter drar just nu 6 procent förnybart bränsle, och så säger du att jag är fossilfri. Det rimmar inte”*. Samma respondent sa också att de på grund av denna inställning hittills inte lanserat något massbalanssystem.

En respondent från ett transportköpande framhåvde också inställningen till massbalanssystem bland miljöorganisationer, och frågade sig *”Vad säger Jordens Vänner? Vad säger [världsnaturfonden] WWF?”*. I detta låg en rädsla att bli anklagad för greenwashing. Till detta hör också att Science-Based Targets Initiative hittills stängt dörren för att man ska få tillgodoräkna sig utsläppsminskningar från massbalans i uppfyllnad av Science-Based Targets, vilket en transportköpare vi intervjuat framfört som argument emot att nyttja sådana tjänster.

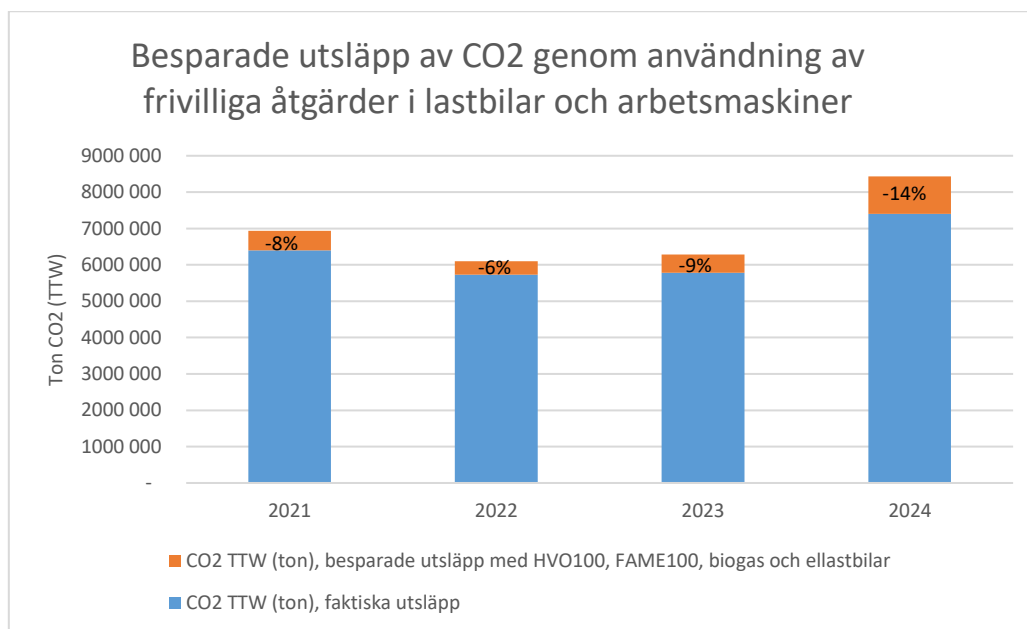
Det är slutligen också tydligt att frågan om massbalans rör på sig. Från andra projekt och dialog med aktörer i transportnäringen har vi märkt att både drivmedelsleverantörer och transportföretag börjat erbjuda massbalanssystem. Två av transportföretagen vi intervjuat, som i intervjuerna sagt att de inte erbjuder massbalans har sedermera lanserat sådana system. Vi har också noterat att transportköpande företag vi intervjuat senare kommunicerat att de avtalat om massbalans inom sjöfartstransporter, bland annat genom att uppnå fossilfria transoceaniska transporter genom ökad användning av biogas i annan sjöfartslinje.

Från detta drar vi slutsatsen att det behövs större klarhet i frågan om massbalans för att både transportköpare och transportföretag ska kunna vara säkra på att tjänster de köper dels bidrar till faktisk klimatnytta och att de inte kommer anklagas för greenwashing. Detta bör bli föremål för vidare studier.

### 4.3) Utsläppsminskningar från frivilliga klimatåtgärder

Ett mål i projektet har varit att kvantifiera utsläppsminskningar från frivilliga klimatåtgärderna. Vi kunde dock tidigt konstatera att det av flera anledningar är svårt att kvantifiera bidrag från företagens klimatmål. Istället har vi därför kvantifierat bidrag från vissa frivilliga åtgärder under ett antal år. Vi har utgått från tillgänglig drivmedelsstatistik och summerat utsläppsminskningar från användning av HVO100, RME100, biogas samt ellastbilar i tunga transporter samt lastbilar. Detta ger inte en komplett bild av utsläppsminskningarna eftersom det saknas utsläppsminskningar från exempelvis överflyttning till järnväg och högre kapacitetsnyttjande av fordon. Men i brist på sådan data ger beräkningen en intressant, ungefärlig, bild av frivillighetens bidrag

I beräkningen har vi ersatt ovan nämnda drivmedel med vanlig (reduktionspliktig) diesel i statistiken och beräknat hur mycket lägre de faktiska utsläppen varit än om motsvarande transportarbete gjorts med vanlig diesel. Kollektivtrafikens drivmedelsanvändning har exkluderats, men vi har inte kunnat särskilja drivmedelsanvändningen i arbetsmaskiner. Personbilarnas användning av diesel har exkluderats men inte dess användning av HVO100 (som inte kan särskiljas).



Figur 9. Besparade utsläpp av CO2 genom användning av HVO100, FAME100, biogas och el i lastbilar och arbetsmaskiner. Blå stapel avser verklig klimatpåverkan och baseras på drivmedelsstatistik från SCB. Orange del av stapel avser "besparade" utsläpp, alltså klimatpåverkan som hade uppstått om vanlig reduktionspliktig diesel använts istället för nämnda alternativ. Se Bilaga 1 för en närmare beskrivning av beräkningen.

Som Figur 9 visar har de frivilliga åtgärderna minskat utsläppen med 8 procent 2021, 6 procent 2022, 9 procent 2023 och 14 procent 2024 (preliminära siffror). Att bidraget ökat under 2024 beror sannolikt på





två aspekter: dels har utsläppen från vanlig diesel ökat eftersom reduktionsplikten förändrats, dels har priserna på HVO100 minskat. Huruvida detta är ett stort eller litet bidrag kan förstås diskuteras, men som vi kommer utveckla i kapitel 5 tyder flera av våra analyser trots allt på att bidraget från frivillighet är begränsat.

## 5) Företags frivilliga klimatarbete och klimatpolitiken

I detta kapitel fördjupar vi oss i relationen mellan företagens frivilliga klimatarbete och klimatpolitiken. Som vi beskrev i kapitel 3 betraktas frivillighet ofta som att företag gör mer än vad lagen kräver. Här breddar vi perspektivet och visar att en sådan syn inte fullt ut tar hänsyn till företagens ofta avgörande roll för att åstadkomma utsläppsminskningar och att stödja klimatpolitikens genomslag. Dessutom bygger den på en alltför snäv förståelse av hur företag påverkas av styrmedel, som ofta är utformade för att skapa incitament till utsläppsminskningar snarare än att ställa direkta krav.

Vi argumenterar istället för att företagens frivilliga engagemang spelar en central roll, inte bara som ett komplement utan som en förutsättning för att klimatpolitiska mål ska nås. Genom detta perspektiv vill vi förflytta diskussionen från frågan om företag kan göra mer än de behöver, till vad som krävs för att de ska göra tillräckligt. Detta belyser vikten av tydligare och mer effektfulla styrmedel.

Kapitlet består av tre delar. I den första delen presenterar vi en fördjupande analys av den klimatpolitiska kontexten, där vi konstaterar att Sverige ser ut att underprestera gentemot klimatmålen till 2030. I den andra delen analyserar vi centrala styrmedel och styrmedelsområden för godstransporters klimatomställning, och diskuterar transportköparens roll för att de ska realiserar. Särskilda analyser presenteras för EU:s koldioxidnormer för tunga fordon, styrmedel för ökad användning av förnybara drivmedel samt EU:s och Sveriges politik för att öka andelen gods som görs med intermodala transporter. I den tredje och sista delen presenterar vi en analys av hur företag kan bidra till acceptans för klimatomställningen och ambitiös klimatpolitik genom att ha egna klimatmål.

### 5.1) Stor risk att klimatmålen till 2030 inte nås – ny roll för transportsektorn

Eftersom projektets övergripande syfte är att undersöka om företags frivilliga klimatåtgärder på godstransportområdet bidrar till att Sverige når sina nationella klimatmål samt de klimatmål som EU satt upp, kommer detta avsnitt att beskriva klimatmålen övergripande och specifikt dyka ner i de klimatmål som träffar transportsektorn.

Som vi kommer visa på är att inom ramen för EU, gör existerande flexibilitetsmekanismer det mer komplext att utskilja målet som berör transportsektorn. Därmed är det åtgärder och förflyttning av utsläppsutrymme mellan olika “bubblor” som i slutändan kan leda till måluppfyllelse. Detta gör det i högre grad komplicerat att försöka härleda om företagens bidrag direkt eller indirekt bidrar till måluppfyllnad. I detta avseende blir diskussionen kring rådighet, det vill säga, vilka faktorer som är i eller utanför företagens direkta kontroll, intressant. Dock argumenterar vi för att företagens bidrag, oavsett företagens rådighet kring externa faktorer, hjälper till att minska gapet för att nå både de svenska och europeiska klimatmålen.

## **Faktaruta: Sveriges och EU:s klimatmål – en överblick**

Sveriges nationella klimatmål fastställer att Sverige ska ha nettonollutsläpp senast 2045 (Regeringen, 2017a)). För att detta ska kunna nås bedömer regeringen att utsläppen från trafiken ”i princip” ska vara noll samma år (Regeringen, 2023). Till 2030 har Sverige också ett etappmål för inrikes transporter, som innebär att utsläppen från transportsektorn (utöver flyget) ska vara 70 procent lägre 2030 jämfört med 2010 (Regeringen, 2017a).

EU:s långsiktiga klimatmål fastställer att hela unionen ska uppnå nettonollutsläpp till 2050. Till 2030 ska utsläppen totalt ha minskat med 55 procent jämfört med 1990 års nivå (EU KOM, 2020). Till 2040 har kommissionen föreslagit ett mål om 90 procent minskad klimatpåverkan, men ett beslut har ännu inte tagits (EU KOM, 2024a).

Sveriges och EU:s mål är strukturerade på olika sätt. Medan Sverige satt mål för utsläpp vid angivna år har EU satt mål för total klimatpåverkan under längre perioder. EU:s mål är också bredare än Sveriges och inkluderar även koldioxidupptag i marksektorn. Därutöver är EU:s mål juridiskt bindande på så vis att medlemsstater kan bötfällas om de inte klarar sina beting (Nilsson, 2023).

I takt med att EU:s klimatmål skärpts har rollen för Sveriges nationella klimatmål kommit att diskuteras. Mot bakgrund av detta har regeringen också gett den parlamentariska kommittén Miljömålsberedningen i uppdrag att utreda hur de nationella klimatmålen kan harmoniseras med EU:s mål, exempelvis avseende ambitionsnivå och struktur.

### **EU:s klimatpolitik består av tre ”utsläppsbubblor”**

EU:s klimatpolitik består övergripande av tre ”utsläppsbubblor” som på olika sätt påverkar Sverige.

- I den befintliga utsläppshandeln (ETS 1 – även kallad *den handlande sektorn*) ingår främst energi- och industrianläggningar samt sjöfart och flyg. Vid 2030 ska sektorn ha minskat utsläppen med 62% jämfört med 2005 års nivå. Den planerade utfasningen innebär att utsläppsutrymmet kommer minska för att helt upphöra år 2039 (Nilsson, 2023).
- Den icke-handlande sektorn, *ansvarsfördelningsförordningen* (i rapporten kallad *ESR*), inkluderar bl.a vägtransporter, uppvärmning av byggnader samt jordbrukets utsläpp av metan och lustgas. Sverige har ett åtagande att minska utsläppen från sektorn med 50% till 2030 jämfört med 2005. Från 2027 kommer ett nytt utsläppshandelssystem införas inom sektorn (EU-ETS2).
- För markanvändningssektorn har Sverige ett beting inom LULUCF-förordningen att öka upptag inom skog och mark med 3,9 miljoner ton fram till 2030.

### **Utsläppsbubblornas storlek påverkas av utsläppsminskningar i andra bubblor**

Det finns flexibilitetsmekanismer som innebär att utsläppsutrymmet inom respektive bubbla hänger ihop beroende på över- eller underprestation i andra bubblor. Överprestation inom ESR kan dels överföras mellan medlemsstater men även föras över till landets eget LULUCF-beting och därmed krympa kravet på nettoupptag. Samtidigt innebär en underprestation inom ESR att motsvarande utrymme måste kompenseras för inom LULUCF (Nilsson, 2023D).

## **Olika bedömningar om klimatmålen till 2030 kommer nås**

När det gäller det nationella klimatmålet för transporter till 2030 (som det är formulerat idag) har regeringen i klimatbilagan till budgetpropositionen för 2025 konstaterat att det skulle behövas ytterligare åtgärder för att målet ska kunna uppnås (Regeringen, 2024a). Men detta bedöms förändras genom den planerade revideringen av målet (beskrivet i faktaruta ovan). I ett utredningsdirektiv som regeringen beslutat om efter att budgetpropositionen presenterades konstateras att de bedömer att ”Miljömålsberedningens förslag på reviderade etappmål för 2030” ”sannolikt” kommer ”att nås om Sverige når sitt klimatåtagande i EU” (Regeringen, 2024b). Med andra ord bedömer de allt annat lika att målen nås utan en skärpning av politiken.

När det gäller uppfyllelse av Sveriges ESR-beting till 2030 bedömer regeringen att målet kommer uppnås. I klimatbilagan till budgetpropositionen för 2025 presenteras skälen för denna bedömning:

- Genom att regeringen nyttjar tidigare överprestation (som främst uppstått genom reduktionspliktens tidigare nivåer) blir behovet av ytterligare utsläppsminskningar inom ESR mindre.
- Regeringen avser att fullt ut nyttja flexibilitetsmekanismerna som finns tillgängliga och som innebär att Sverige kan öka utsläppsutrymmet inom ESR (alltså bl.a. från trafiken) genom att minska utsläppsutrymmet inom ETS 1. Totalt omfördelas utsläppsrätter motsvarande 5,2 miljoner ton CO<sub>2</sub>e från ETS1 till ETS2.

- Regeringen antar en lägre drivmedelsanvändning ”än myndigheternas tidigare bedömning”. Detta motiveras med att den sista tidens låga drivmedelspriser, enligt preliminär statistik, inte visar på någon ”markant ökning av drivmedelsanvändningen”. Det förklaras alltså inte av ny politik.
- Regeringen antar stora utsläppsminskningar från bland annat EU:s koldioxidnormer för tunga fordon (som vi kommer diskutera vidare nedan).
- Dessutom kan vi konstatera att regeringen förutsätter att Sverige kommer uppfylla sitt åtagande inom LULUCF, något som klimatbilagen påvisar framstår osäkert. Om detta inte sker minskar det tillgängliga utsläppsutrymmet inom ESR, vilket hade ställt krav på ytterligare utsläppsminskningar.

### **Låga krav på utsläppsminskningar från transportsektorn till 2030 med regeringens plan på måluppfyllnad**

En paradoxal innebörd av regeringens aviserade plan för hur klimatmålen ska nås är att de i praktiken bedömer att målen kan nås utan att skapa förutsättningar för betydande utsläppsminskningar inom transportsektorn, som är en av de mest centrala sektorerna i ESR-sektorn. Detta skiljer sig markant från tidigare politik där strategin snarare var att ta höjd för utmaningarna med att nå åtaganden inom LULUCF, och istället överprestera inom ESR (och särskilt transportsektorn). Detta är en förklaring till det stora tidigare fokuset på transportsektorn, både med ambitiösa klimatmål och styrmedel. Genom den nya planen för måluppfyllnad kan transportsektorn sägas ha fått en förändrad betydelse i klimatpolitiken.

Det går dock att ifrågasätta hur trolig den planerade måluppfyllnaden är. Klimatpolitiska rådet har tidigare sagt att regeringens klimatpolitiska strategi ”för in Sverige på en onödigt riskfylld väg”. Med detta (som sas innan ovan nämnda budgetproposition presenterades) åsyftades inte minst att prognoserna vilar på osäkra antaganden om transportsektorns utveckling och utsikterna att uppnå åtaganden inom markanvändningssektorn (LULUCF) (Klimatpolitiska rådet, 2024). Om detta åtagande inte nås kommer utsläppsutrymmet i ESR som ovan nämnt bli ännu mindre.<sup>4</sup>

Inte minst är en fråga hur utsläppen från transportsektorn ska kunna minska tillräckligt mycket. Regeringens antagande om en framtida låg drivmedelsanvändning framstår mest som förhoppning eftersom den inte baseras på ny politik. Som nämnt ovan konstaterar de att de låga drivmedelspriserna under 2024 inte verkar ha orsakat en markant ökad drivmedelsanvändning, varför de bedömer att låga priser framgent inte motverkar en låg drivmedelsanvändning. Även om detta kan stämma angående den totala drivmedelsanvändningen så har användningen av fossila drivmedel ökat som en följd av förändringen av reduktionsplikten (se Regeringen, 2024a). Detta har föranlett att transportsektorns klimatpåverkan ökat, och i brist på nya ambitiösa styrmedel framstår det osannolikt att användningen skulle minska betydligt.

Det är även viktigt att understryka att osäkerheter kring målet till 2030 också skapar osäkerhet för det nya EU-målet till 2040. Detta beror på att alla EU:s klimatmål baseras på ackumulerade utsläpp tills 2050, då hela unionen ska ha uppnått klimatneutralitet. Om målen till 2030 inte nås kommer det bli mindre utsläpp kvar att släppa ut under perioden 2031 till 2040, vilket kommer göra målet svårare att nås. Därför har Kommissionen understrukit vikten av att 2030-målen nås i förslaget till det nya målet (EU KOM, 2024b).

### **Frivilliga åtgärder spelar roll, men utebliven växelverkan med politiken riskerar bromsa upp omställningen**

Huruvida företags frivilliga klimatåtgärder på godstransportområdet hjälper Sverige på vägen mot att nå både sina nationella och EU-relaterade klimatmål är svårt att argumentera mot. Alla

---

<sup>4</sup> En utmaning ligger i att den slutliga statistiken om huruvida vi når LULUCF-målet inte kommer vara tillgänglig förrän 2032, dvs två efter 2030 då ESR-målet och inrikestransportmålet ska ha uppnåtts.

utsläppsminskningar inom transportsektorn hjälper till att minska gapen. Det gäller i synnerhet det svenska transportmålet till 2030, då det ställer specifika krav på utsläppsminskningar inom transportsektorn.

ESR-målet är mer komplicerat, dels eftersom utsläppsutrymme kan flyttas mellan olika bubblor, dels för att ett nytt utsläppshandelssystem ska införas 2027 som kommer omfatta sektorer inom ESR. En traditionell bild av utsläppshandelssystem är att enskilda aktörers prestation är mindre viktigt eftersom de totala utsläppen redan är bestämda. Vi kan dock konstatera att till 2030 så är antalet planerade utsläppsrätter som kommer finnas tillgängliga för många för att Sverige ska kunna klara sitt åtagande bara genom att delta i utsläppshandeln. Prisnivåerna kommer helt enkelt inte ge en tillräcklig styrning för att orsaka tillräckliga utsläppsminskningar (se Gustavsson Binder, 2024). Det kommer därför vara nödvändigt med ytterligare utsläppsminskningar, vilket företag kan bidra till genom att frivilligt minska sin användning av fossila drivmedel.

På längre sikt är det mer osäkert hur utsläppshandeln kommer påverka. Men vi kan konstatera att EU:s plan på utfasning av utsläppsrätterna ställer stora krav på kraftiga utsläppsminskningar (som ovan nämnt ska de sista ges ut 2042). Så länge det saknas tillräckliga styrmedel för att snabbt fasa ut utsläppen bedömer vi att enskilda aktörer – inte minst företag och offentliga upphandlare – kan spela en viktig roll genom frivilliga utsläppsminskningar.

I det här sammanhanget är det dock viktigt att kritiskt reflektera över företagens roll i klimatarbetet och vilka utsläppsminskningar vi kan räkna med från företag. Det har under de senaste åren funnits retoriska spår inom politiken att peka på företag som “de som ska leverera utsläppsminskningarna” (exempelvis finns skrivningar i Klimathandlingsplanen som antyder detta). Det är rätt i sak. Däremot är det viktigt att påpeka företags marknadsekonomiska tänk. Som vi visat i kapitel 4 är betalningsviljan för hållbara lösningar exempelvis generellt sett begränsad.

Det är därför avgörande att det finns styrmedel som ger företag starka incitament att ställa om sina godstransporter (liksom andra sektorer). Men eftersom regeringen nu bedömer att klimatmålen till 2030 kan nås utan nya styrmedel för transportsektorn är risken stor att viktig växelverkan mellan företagen och politiken kommer saknas. Exempelvis skapar regeringens antagande om en låg drivmedelsanvändning förväntningar på företag att använda mindre drivmedel utan att skapa förutsättningar för omställning. Hur detta påverkar företagets verksamheter och eventuella målkonflikter som uppstår i beslut kring att arbeta för klimatmål på godstransportområdet versus kostnaderna för det i avsaknad av styrmedel som skapar ekonomiska incitament för att välja transportalternativ med lägre utsläpp, återstår att se.

### **Pressen på transportsektorns utsläppsminskningar kan få ny kraft i kölvattnet av nya strategiförslag för LULUCF**

Miljömålsberedningen utreder för närvarande hur Sverige ska leva upp till sina krav på koldioxidlagring inom markanvändningssektorn (LULUCF) (Regeringen, 2022a). Givet ovan beskrivet förhållande mellan de olika EU-relaterade målen (ETS, ESR och LULUCF) samt att prognoser som presenterats för uppfyllandet är det inte otänkbart att debatten kopplat även till Sveriges ESR-beting till 2030 – och i praktiken transportsektorns utsläpp – kommer få ny energi.

Miljömålsberedningen väntas presentera förslag på hur Sverige kan öka inlagringen av kol i markanvändningssektorn, något som politiken haft svårt att komma överens om. Utan att sia om vad som kommer presenteras så går det utifrån rådande läge att förstå att kalkylen som presenterats för hur ESR-målet mås kommer att granskas närmare. Om det är så att vi inte når betinget inom LULUCF, kommer det som bekant att överföras underskott till ESR-området och krympa det totala utsläppsutrymmet.

Det är precis den här formen av politiska otydligheter som företag tvingas hantera i sitt utformande av åtgärder för att nå sina satta klimatmål. Hur väl det kommer falla ut till deras fördel återstår att se, men

att osäkerheterna vilar som en tung filt över sektorn råder det inga tvivel kring. Vi befinner oss alltså i ett läge där regeringen kommunicerat en stark tilltro till att deras presenterade strategi kommer att ta Sverige hela vägen till att nå åtagandet inom ESR till 2030. Samtidigt står den kalkylen i praktiken och faller med vad som kommer att hända med markanvändningssektorn och hur eventuella förslag kommer att omsättas till åtgärder som sänker trycket på transportsektorn eller tvärt om.

## 5.2) Transportköpares roll i förhållande till centrala politikområden

### Styrmedel på godstransportområdet – en överblick

Det finns många lagstiftningar som på olika sätt syftar till att minska klimatpåverkan från såväl transportsektorn generellt som godstransporterna i synnerhet. En komplett lista över viktiga styrmedel inom EU och Sverige presenteras nedan i Tabell 6, där vi också beskriver hur styrmedlen påverkar just transportköpare.

Vad som är tydligt från genomgången är att transportköpare inte är den primära målgruppen för dessa styrmedel. Istället ser vi att transportköpare främst påverkas indirekt, inte minst genom att många av styrmedlen påverkar priserna på fossila respektive fossilfria transporter, understödjer investeringar av olika slag eller påverkar bränslets klimatprestanda. Detta innebär att företag har få krav på sig att minska sin klimatpåverkan från just köpta godstransporter, särskilt som reduktionsplikten har sänkts från 30,5 till 6 procent.

Tabell 6. Överblick över beslutade och planerade viktiga klimatstyrmedel i Sverige och EU som påverkar godstransportsektorn.

<b>Infrastruktur för alternativa bränslen (AFIR)</b>	EU:s direktiv som ställer krav på utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för el- och vätgasfordon utmed stora publika vägar.
<b>Ansvarsfördelningsförordningen (ESR)</b>	EU:s krav på medlemsstater att till 2030 minska utsläppen från bland annat vägtransporter, arbetsmaskiner och uppvärmning av byggnader. Sveriges "utsläppsbehandling", som är juridiskt bindande, innebär att utsläppen ska minska med 50 procent jämfört med 2005. Förordningen omfattar transportsektorn men berör medlemsstater direkt, inte företag. Beskrivs och diskuteras närmre i kapitel 5.1 ovan.
<b>Corporate sustainability reporting directive (CSRD)</b>	EU-direktiv med krav på hållbarhetsrapportering. Fastställer bland annat att företag över en viss storlek ska rapportera väsentlig klimatpåverkan. Klimatpåverkan från köpta godstransporter kan ingå om det utgör en väsentlig utsläppskälla, och medför då ett rapporteringskrav för aktiviteterna. Till skillnad från andra lagar kan CSRD ställa direkta krav på köpta transporter, men bara kring rapportering, inte att minska klimatpåverkan.
<b>EU ETS 1</b>	EU:s handelssystem för utsläppsrätter från bland annat energiintensiva industrier, flyget och – sedan 2024 – sjöfarten. Utgivningen av utsläppsrätter minskas årligen och enligt nuvarande beslut kommer utgivningen helt upphöra 2039 (Nilsson, 2023). Aktörer som säljer bränslen berörs direkt, men transportköpare kan påverkas genom höjda priser på marina bränslen.
<b>EU ETS 2</b>	EU:s kommande handelssystem (införs 2027) för utsläppsrätter från bland annat vägtransporter, arbetsmaskiner och uppvärmning av fastigheter. Utgivningen av utsläppsrätter minskas årligen och kommer enligt nuvarande beslut att upphöra runt 2042 (Nilsson, 2023). Drivmedelsleverantörer kommer behöva köpa utsläppsrätter för den mängd fossila drivmedel de säljer, men transportköpare kan påverkas genom höjda priser på fossila drivmedel. Beskrivs och analyseras närmre i avsnitt om politik för förnybara drivmedel nedan.
<b>Eurovinjett/avståndsbaserade vägskatter för tunga fordon</b>	EU:s direktiv om avgifter för tunga godsfordon. Senast 2032 måste alla medlemsstater ha infört en avståndsbaserad skatt för lastbilar, vilket Sverige i dagsläget saknar. Avgifterna ska senast 2025 vara differentierade efter CO2-klass, men flera medlemsstater premierar redan genom skatten eldrivna lastbilar (se Gustavsson Binder & Svedberg, 2023). Direktivet berör åkerier direkt men har stor påverkan för transportköpare genom vilka fordon och transporter som premieras i systemets utformning.
<b>Fossilfritt Sverige</b>	Fossilfritt Sverige är ett kansli (i form av en statlig utredning) som sedan 2015 verkat för att öka takten i klimatomställningen. Kansliet arbetar tillsammans med branschorganisationer för att ta fram och bidra till genomförandet av branschspecifika klimatfärdplaner. Dessutom har de satt upp flera utmaningar som enskilda företag kan ansluta sig till, bland annat "Transportutmaningen" där företag kan lova att de senast 2030 ska ha helt fossilfria transporter. Transportköpare berörs både genom deltagande i arbetet med färdplaner (där utsläpp från



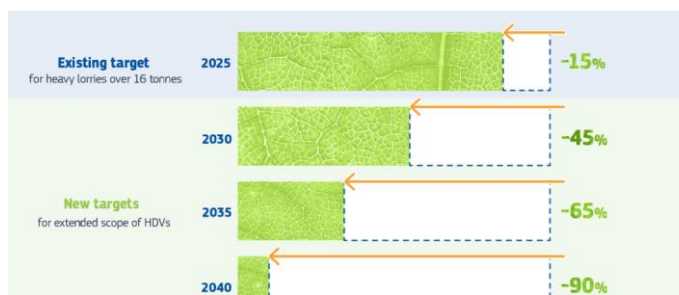
	godstransporter i flera fall pekas ut som ett viktigt område att arbeta med) samt genom Transportutmaningen.
<b>FuelEU Aviation</b>	EU:s kvotplikt om ökad inblandning av förnybart i flygbränslen. Kvoten ökas successivt, från 2% 2025 till 70% 2050.
<b>FuelEU Maritime</b>	EU:s krav på minskad växthusgasintensitet i marina bränslen, som implementeras 2025. Klimatpåverkan ska successivt minska, från 6 procent 2030 till att den 2050 ska vara 80 procent lägre än 2020.
<b>Förnybartdirektivet</b>	EU:s gemensamma politiska ram för att öka andelen förnybar energi. Fastställer ett mål att 42,5 procent av unionens energianvändning ska vara förnybar 2030. Fastställer även att medlemsstater ska införa styrmedel som antingen säkerställer att 29 procent av energin som används i transportsektorn ska vara förnybar 2030 eller att växthusgasintensiteten minskar med 14,5 procent till samma år. Direktivet ställer krav på medlemsstater och har alltså ingen direkt påverkan på företag (EU-LEX, 2023)
<b>Greening corporate fleets</b>	Kommissionen har initierat en konsultation om att införa krav på stora kommersiella flottägare att ha en viss andel nollemitterande fordon. Konsultationen avser både tunga och lätta fordon (EU KOM, 2024b). Motsvarande krav finns i Kalifornien, och motiveras där med att det är ett viktigt styrmedel för att garantera att elfordonen säljs (de har precis som i EU krav att tillverkare måste sälja fordon med lägre utsläpp). I oktober 2024 aviserade kommissionen att ett lagförslag ska tas fram (Miljö&Utveckling, 2024). Förslaget diskuteras vidare i avsnitt om ellastbilar nedan.
<b>Investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart (ekobonus)</b>	Investeringsstöd som ska främja överflyttning av gods från lastbil till järnväg, sjöfart och intermodala lösningar. Stöd ges för investeringar i omlastningsutrustning, utrustning för intermodala transporter samt teknik- och systemstöd. Mottagare av stödet är järnvägsföretag och vissa transportutförare inom intermodala transporter (Svensk Författningssamling, 2024). Transportköpare påverkas indirekt genom ett större utbud och lägre priser på intermodala transporter. Diskuteras vidare i avsnitt om intermodala transporter nedan.
<b>Klimatklivet</b>	Investeringsstöd som administreras av Naturvårdsverket och kan beviljas för investeringar i olika tekniker som minskar växthusgasutsläpp, bland annat inom transportområdet. Stödet gäller fysiska investeringar, med vissa begränsningar. Det finns dock ingen definierad lista över vilka tekniker som kan få stöd. Finansieringen fördelas istället utifrån kostnadseffektivitet (minskning av växthusgaser per investerad krona) i ansökningarna. Stödet kan i vissa fall nyttjas av transportköpare.
<b>Klimatpremie för lätta och tunga lastbilar</b>	Investeringsstöd till bland annat lätta ellastbilar samt till tunga lastbilar som drivs av biogas eller el. Kan påverka transportköpare genom lägre investeringskostnader.
<b>Koldioxidnormer för tunga fordon</b>	EU:s krav på tillverkare av tunga fordon att minska utsläppen från nya fordon. Förordningen inkluderar mål till 2025, 2030, 2035 och 2040. Förordningen ställer inga motsvarande krav på vare sig transportköpare eller åkerier att efterfråga lastbilar med låga utsläpp. Förklaras och diskuteras vidare i avsnitt om ellastbilar nedan.
<b>Kombidirektivet</b>	EU-direktiv om gemensamma regler för vissa former av intermodala transporter mellan medlemsstater. Kan påverka transportköpare genom att underlätta för intermodala transporter. Förklaras och diskuteras vidare i avsnitt om intermodala transporter nedan.
<b>Miljözon klass 3</b>	Med miljözon klass 3 kan kommuner kräva att lätta och tunga fordon som ska köras inom ett visst område behöver drivas på el, vätgas eller biogas. Som första stad införde Stockholm en sådan zon i centrala delar, vilket fordonstillverkare och transportföretag vi fört dialog med anser har stor betydelse för efterfrågan på el- och biogaslastbilar. Trafikanalys har även föreslagit att kommuner ska få möjlighet att införa motsvarande miljözoner bara för lastbilar, vilket också utretts i ett separat Triple F-projekt av IVL Svenska Miljöinstitutet (Gustavsson Binder et al, 2025). Diskuteras vidare i avsnitt om ellastbilar nedan.
<b>Reduktionsplikten</b>	Reduktionsplikten innebär att klimatpåverkan från bensin och diesel behöver minska jämfört med ett helt fossilt drivmedel, genom inblandning av förnybara drivmedel. Tidigare fastställde plikten att dieseln behövde ha 30,5% lägre klimatpåverkan. 1 januari 2024 ändrades nivån för både bensin och diesel till 6 procent, och från 1 juli 2025 höjs den till 10% men innefattar då också el som säljs i fordonsladdare. Reduktionsplikten påverkar drivmedelsleverantörer direkt men berör även transportköpare genom påverkan på drivmedelspriser samt klimatpåverkan från drivmedlen. Beskrivs och diskuteras vidare i avsnitt om förnybara drivmedel nedan.
<b>Regionala elektrifieringspiloter</b>	Investeringsstöd för utbyggnad av laddning för tunga fordon vid strategiska platser, som hamnar, omlastningsplatser, återvinningscentraler, lager och andra platser där flera aktörers fordon rör sig. Transportköpare kan nyttja stödet om de i samarbete med andra aktörer bygger laddinfrastruktur vid sina anläggningar (Energimyndigheten, 2024)
<b>Skattebefrielse biogas</b>	Biogas har varit skattebefriat i Sverige under lång tid. 2023 belades dock biogasen med skatt efter att kommissionens beslut att bevilja Sverige skatteundantag rivits upp av EU-domstolen. I

	slutet av 2024 meddelade kommissionen att Sverige återigen får bevilja skatteundantag, vilket regeringen aviserat ska ske (se Tidningen Energi, 2024).,
<b>Skattebefrielse höginblandade och rena biodrivmedel</b>	Höginblandade och rena biodrivmedel är undantagna från energi- och koldioxidskatt. Undantaget omfattar drivmedel som består av minst 98% förnybart (alltså HVO100 och FAME100) samt etanol i form av E85 och ED95. Kommissionen har i nuläget tillåtit Sverige att ha undantaget till och med 2026. Utan nytt beslut beläggs produkterna med skatt, vilket motsvarar ca 4,7 kronor per liter (se Regeringen, 2021).
<b>Skatter på bensin och diesel (energi- och koldioxidskatten)</b>	Bensin och diesel är belagda med energi- och koldioxidskatt. Skattesatserna har sänkts i omgångar sedan 2022.

I följande delar presenteras fördjupande analyser av inom tre politikområden som är av särskilt stor betydelse för godstransporternas klimatomställning. Syftet är att visa hur transportköpare genom frivilliga åtgärder kan bidra till att syftet med aktuella styrmedel och/eller målsättningar realiserar:

## Politikområde 1: Ellastbilar och EU:s koldioxidnormer för tunga fordon

Ett av de viktigaste styrmedlen för godstransportsektorns omställning är EU:s koldioxidnormer för tunga fordon. De nu gällande kraven innebär att utsläppen från nya fordon ska minska med 45 procent till 2030, 65 procent till 2035 och 90 procent till 2040 jämfört med 2019. Som ovan nämnt lyfter regeringen fram styrmedlet som centralt för att klimatmålen till 2030 ska kunna nås (Regeringen, 2024a). Syftet med standarderna är, enligt Kommissionen (2024b) att komplettera prissättningen av koldioxid som det nya utsläppshandelssystemet ger upphov till samt säkra framväxt av en marknad för tunga nollemissionsfordon.<sup>5</sup>



Figur 10. EU:s koldioxidnormer för nya tunga fordon. Normerna ställer krav på snittutsläpp från nya fordon 2025, 2030, 2035 och 2040. Figur hämtad från [EU-kommissionen](#).

För att kunna leva upp till kraven till 2030, alltså minskade utsläpp med 45 procent, beräknar tillverkarna vi intervjuat att mellan 30 och 40 procent av de tunga fordonen de säljer år 2030 behöver vara eldrivna (exakt hur stor andelen måste vara för just lastbilar kan inte vi urskilja). Andelen kan behöva vara ännu högre i Sverige, upp till 50 procent, då efterfrågan i andra delar av unionen förväntas öka långsammare.<sup>6</sup> ACEA, som är den europeiska fordonsindustrins branschorganisation, räknar att det kommer att behöva finnas 400 000 tunga nollemissionsfordon i trafik inom EU 2030 (ACEA, 2023). Målen till 2040 kommer förstås kräva en ännu större andel nollemissionsfordon, men den långa tidshorisonten gör att tillverkarna framstår mer fokuserade på 2030-målet.

Fordonstillverkarna vi varit i kontakt med har beskrivit att efterlevnad av kraven ses som en central och viktig fråga för företagen. Detta beroende på att bötesbeloppen är högt satta men också på att de gjort stora investeringar i att ta fram och tillverka eldrivna tunga fordon och att de behöver få avkastning för

<sup>5</sup> Praktiskt fungerar normerna genom att fordonstillverkarna behöver minska snittutsläppen från de fordon de säljer på den europeiska marknaden. Kraven omfattar de flesta fordonen över 5 ton, alltså både lastbilar och bussar. Vissa fordonstyper fasas dock in i senare målår (exempelvis så kallade Vocational Vehicles, som inkluderar bland annat anläggningsfordon). Eftersom förutsättningarna och nyttan med att både elektrifiera och på andra sätt minska energianvändningen i fordonen skiljer sig mellan olika fordonstyper räknas ett snittvärde ut (EU Kom, ND). Ifall fordonstillverkarna inte lever upp till kraven utdelas böter, som är satt till 4,25 euro per gram CO<sub>2</sub> per tonkm (EU-Kom, 2024). Enligt tillverkare vi varit i kontakt med innebär det här att underprestation kan innebära höga böter.

<sup>6</sup> Kan även innefatta andra nollemissionsfordon (alltså el, bränsleceller samt vätegasförbränning), men tillverkarna är överens om att det är el som är mest relevant tills 2030.



de investeringarna. En av tillverkarna beskrev det som att de ”pansatt hela företaget för elektrifieringen”.

### **Transportköpare viktiga för att normer ska nås, men saknar motsvarande krav**

Det är viktigt att understryka att de nuvarande regleringarna inte ställer några krav på varken transportköpare, åkerier eller speditörer att efterfråga tunga ellastbilar, eller på annat sätt bidra till att koldioxidnormerna nås.<sup>7</sup> Tanken är snarare att lagen ska tvinga fordonstillverkare att skapa en marknad för lastbilar med låga eller inga utsläpp så att de kan konkurrera med konventionella fordon.

Detta är dock inte utan utmaningar. Både Volvo och Scania har varnat för att efterfrågan på ellastbilar hittills är för låg och att den till och med sjunker. I Volvos fall sjönk den globala orderingången på ellastbilar med 23 procent mellan Q1 2023 och Q1 2024 (Volvo, 2024), och i Scanias fall rapporterade de att de endast levererade 47 ellastbilar under Q1 2024 (DagensPS, 2024).

Fordonstillverkarna vi intervjuat har samstämmigt bilden att även om de kan leva upp till koldioxidnormerna så kommer det vara utmanande, och givet dagens låga efterfrågan finns det ingen garanti att det kommer gå. Detta är en viktig insikt eftersom det pekar på att fler aktörer än fordonstillverkarna fyller en viktig roll för att de lagstiftade normerna ska kunna nås.

Här kan en parallell dras till koldioxidnormerna för lätta fordon, där flera stora tillverkare under 2024 gått ut med att de inte kommer klara normerna till 2025 och därför driver att kraven ska mildras och att de inte ska behöva betala bötesbeloppen (se Blenkinsop, 2025). Motsvarande kan sannolikt hända på tunga fordonssidan ifall stora tillverkare får svårt att klara koldioxidnormerna, och det är inte otänkbart att Kommissionen går dem till mötes ifall det rör sig om en stor andel av de europeiska tillverkarna. I en av intervjuerna med fordonstillverkare sa respondenten också att deras linje är att målen bör revideras ifall tillräckliga ”enabling conditions” (exempelvis tillgång till laddinfrastruktur och incitament för försäljning) inte finns på plats år 2027.

### **Hög totalkostnad hinder mot frivilliga krav på elektrifiering**

I avsaknad av krav är det upp till den frivilliga marknaden att säkra en tillräcklig efterfrågan på ellastbilar, och för detta fyller transportköpare en viktig roll genom sina transportupphandlingar. Fordonstillverkare vi intervjuat menar att transportköpare just nu ofta har ett lågt intresse för ellastbilar, vilket de till stor del menar beror på att totalkostnads kalkylen är svår att få ihop. Att gå över till ellastbilar innebär därför oftast en merkostnad, vilket även våra analyser visar tenderar att hindra transportköparens engagemang.

I synnerhet har respondenterna framfört att det är de låga dieselpiserna som försämrat driftkostnaderna för ellastbilar. Det beror på att kostnadsfördelen med att köra en ellastbil minskar när dieseln blir billigare. Eftersom elfordon oftast räknas hem genom lägre driftkostnader (trots högre inköpspriser) innebär detta att det blir svårt att få ihop totalkostnads kalkylen för ellastbilarna.

Fordonstillverkarna har i intervjuerna betonat att hur stor merkostnaden är för att elektrifiera transporter i stor utsträckning avgörs av politiken. Samtidigt som det införts inköpsstöd till tunga lastbilar samt stöd till laddinfrastruktur så har politikens fokus att sänka dieselpiserna alltså inneburit att merkostnaden för ellastbilar ökat. Även höjd elskatt har bidragit. Detta har enligt fordonstillverkarna vi intervjuat haft en kraftigt negativ inverkan på transportköparens intresse för ellastbilar och förklarar, enligt dem, den låga efterfrågan.

Trots att det finns exempel på där tunga ellastbilar introducerats utan förhöjda transportkostnader, särskilt genom höjt kapacitetsnyttjande i fordonen, menar fordonstillverkarna att potentialen att

---

<sup>7</sup> För offentliga upphandlare finns däremot vissa krav enligt *Clean Vehicle Directive*.

introducera ellastbilar på det viset är begränsat. Dessutom blir potentialen mindre när merkostnaden för ellastbilar ökar.

Även priserna på HVO100 lyftes fram som ett hinder. Som vi visat i Figur 7 (sida 28) har priserna på HVO100 under 2024 varit väsentligt lägre än under 2023 (mellan 6 och 13 kronor per liter). Dessa låga priser har inneburit att totalkostnaden för lastbilar som drivs med HVO100 är betydligt lägre än ellastbilar, eftersom HVO kan användas i vanliga, befintliga lastbilar. Merkostnaden för att välja el jämfört med ett annat fossilfritt alternativ har alltså ökat, vilket tillverkarna menar har minskat intresset för ellastbilar.

Ett annat hinder mot att sälja ellastbilar gäller tillgång till laddning. Det kan poängteras att det inte primärt är publik laddning som ses som ett hinder i nuläget. Det segment som särskilt elektrifieras är lokal och regional distribution där fordonen huvudsakligen laddas på depå, enligt tillverkarna. Detta är dock inte utan utmaningar heller. Ofta är elnäten underdimensionerade och utbyggnad kan ta tid, vilket transportföretag vi intervjuat sagt försenat eller pausat flera elektrifieringsprojekt.

### **Nya styrmedel behövs för att skapa starkare incitament – men låga dieselpriiser är ett hinder**

Trots att koldioxidnormerna för tunga fordon pekas ut som ett viktigt styrmedel kan vi konstatera att det finns svaga incitament för företag som köper lastbilar och transporttjänster att bidra till att normerna nås. Detta ser vi, liksom fordonstillverkarna vi intervjuat, som en stor utmaning då det kan ökar risken att normerna inte nås, vilket skulle påverka möjligheterna att EU:s övergripande klimatmål nås negativt.

Detta pekar på att det behövs starkare styrmedel, som antingen förbättrar totalkostnadskalkylen för ellastbilar eller som ställer krav på att fordonen ska köpas. Utifrån våra resultat tror inte vi att frivillighet är en tillräcklig drivkraft när merkostnaden för ellastbilar är för stor. I det här sammanhanget är den politiska inriktningen att främja låga dieselpriiser en stor utmaning, eftersom det innebär att merkostnaden ökar.

Ett styrmedel som lyfts fram i intervjuerna som möjlighet att förbättra driftkostnaden för ellastbilar är en avståndsbaserad vägskatt för tunga fordon som differentieras baserat på utsläpp. Sådana system finns i exempelvis Danmark, Tyskland, Schweiz, Österrike och Nederländerna. I Tyskland är ellastbilar helt undantagna från skatten medan fordon med förbränningsmotor (euro 6) betalar mellan 0,079 och 0,0183 euro per km. Skatten kan också differentieras regionalt, och exempelvis ge större stimulans till ellastbilar i och kring städer, vilket är fallet bland annat i Danmark (Gustavsson Binder & Svedberg, 2023). Fordonstillverkare vi fört dialog med har framfört att en sådan skatt skulle kunna få stor effekt på efterfrågan av ellastbilar genom att förbättra driftkostnaderna.

Ett annat styrmedel som nämnts i intervjuerna är miljözoner, där krav ställs på att lastbilar som ska köra inom zonerna drivs med el, biogas eller vätgas. Med miljözoner blir det inte frivilligt att vare sig köra eller efterfråga transporter som görs med sådana fordon. I ett annat Triple F-projekt som utförts parallellt med detta konstaterar Gustavsson Binder et al (2025) att miljözoner kan bidra till att öka efterfrågan på ellastbilar om det införs i tillräcklig storlek och därmed omfattar en tillräckligt stor marknad för att det ska vara värt att investera i elfordon med syftet att kunna köra inom zonen. Sådana zoner införs just nu i Nederländerna, där ca 30 städer kommer fasa in miljözoner för lastbilar med målet att all logistik i städerna ska vara elektrifierad 2030 (Gustavsson Binder et al, 2025).

Ett tredje styrmedel som diskuteras är krav på gröna flottor. Som vi konstaterat ovan är det bara fordonstillverkare som behöver sälja lastbilar med låga utsläpp, inga motsvarande krav finns på de som köper lastbilarna (eller transporttjänsterna). Men EU har inlett en konsultation kring att införa ett sådant krav riktat mot stora privata flottägare (kallad *Greening corporate fleets*) (EU KOM, 2024c). Ett liknande krav finns i Kalifornien, där vissa flottägare – inom segment där elektrifieringspotentialen anses god – successivt behöver öka andelen tunga elfordon i sina flottor. Syftet är att kravet ska komplettera Kaliforniens krav på tunga fordonstillverkare, som innebär att de senast 2036 bara får sälja nollutsläppsfordon, genom att säkerställa att fordonen faktiskt köps (CARB, 2024).



I intervjuerna har fordonstillverkare framfört att de anser att åkeristrukturen i Sverige och EU, med en stor andel smååkerier, gör ett sådant mandat olämpligt. Snarare vill de se incitament för transportköpare att öka andelen nollemmissionstransporter. Den europeiska miljöorganisationen Transport & Environment (2024) har också föreslagit att EU bör införa ett krav för transportköpare gällande andel nollemmissionstransporter.

## Politikområde 2: Gör frivillighet att tillräckligt mycket biodrivmedel används?

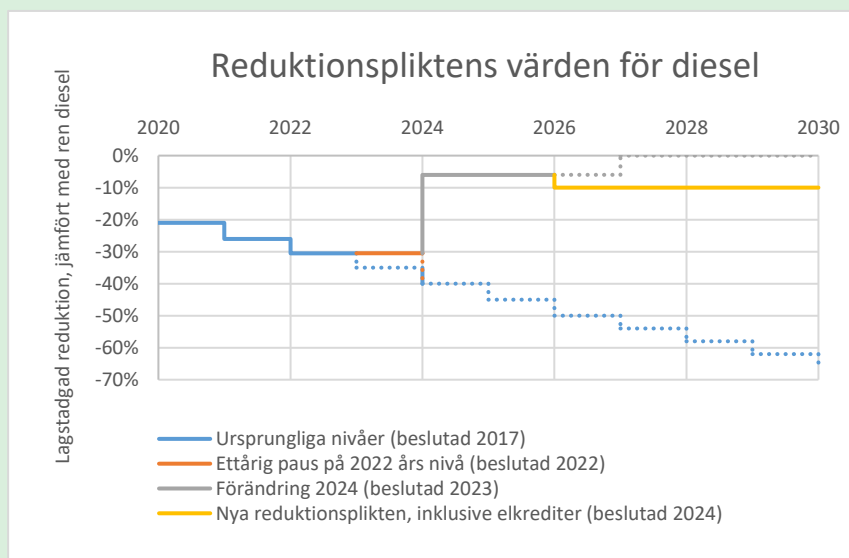
Ökad användning av biodrivmedel anses oftast vara nödvändigt för att transportsektorns klimatpåverkan ska minska i linje med klimatmålen. Trafikverket har exempelvis visat att även om alla nya personbilar skulle vara eldrivna från och med ingången på 2024 hade det inte räckt för att åstadkomma tillräckliga utsläppsminskningar till 2030, vilket därmed talar för att biodrivmedel behövs för att ersätta fossila drivmedel i de fordon som inte är elektrifierade (Trafikverket, 2024a).

### Faktaruta: Styrmedel för biodrivmedel

Sveriges regelverk för förnybara drivmedel innebär att efterfrågan på biodrivmedel skapas på två sätt. Antingen används rena och höginblandade biodrivmedel (alltså HVO100, biogas, RME100 samt E85) eller så låginblandas det i vanlig diesel eller bensin (till det används främst FAME och HVO i diesel samt etanol och bionaftha i bensin).

Hur mycket biodrivmedel som låginblandas i diesel och bensin avgörs i dagsläget av reduktionsplikten, som ställer krav på drivmedlets växthusgasintensitet. Eftersom värdena i reduktionsplikten är lagstiftade kan det konstateras att det finns en marknad för biodrivmedel som är lagstiftad (alltså reduktionsplikten) och en som är frivillig (alltså rena och höginblandade biodrivmedel). Incitament för den frivilliga ges genom skattebefrielsen för sådana drivmedel.

Reduktionsplikten för diesel har förändrats flera gånger sedan den infördes 2018. Den ursprungliga planen var att den skulle skärpas årligen för att 2030 ställa krav på en reduktion om 66 procent jämfört med ett standardvärde för ett rent fossilt alternativ. 2023 pausades höjningen på 2022 års nivå, och 2024 sänktes kravet till 6 procent för 2024, 2025 och 2026. Beslutet innebar även att reduktionsnivåerna för 2027 till 2030 avskaffades. Enligt ett nytt beslut införs skärpta nivåer om 10 procent från 2025, men eftersom plikten då även kommer inkludera el som säljs i publika laddstationer blir kravet på låginblandning lägre (men hur mycket beror på hur mycket el som säljs i publika laddstationer).



Figur 11. Reduktionsplikten tidigare och nuvarande nivåer (för diesel). Helledragen linje representerar nivåer som gällt eller är beslutade att gälla framöver. Prickade linjer representerar tidigare planerade nivåer. Källa: Regeringen, 2017b, 2022a, 2023b, 2024c.

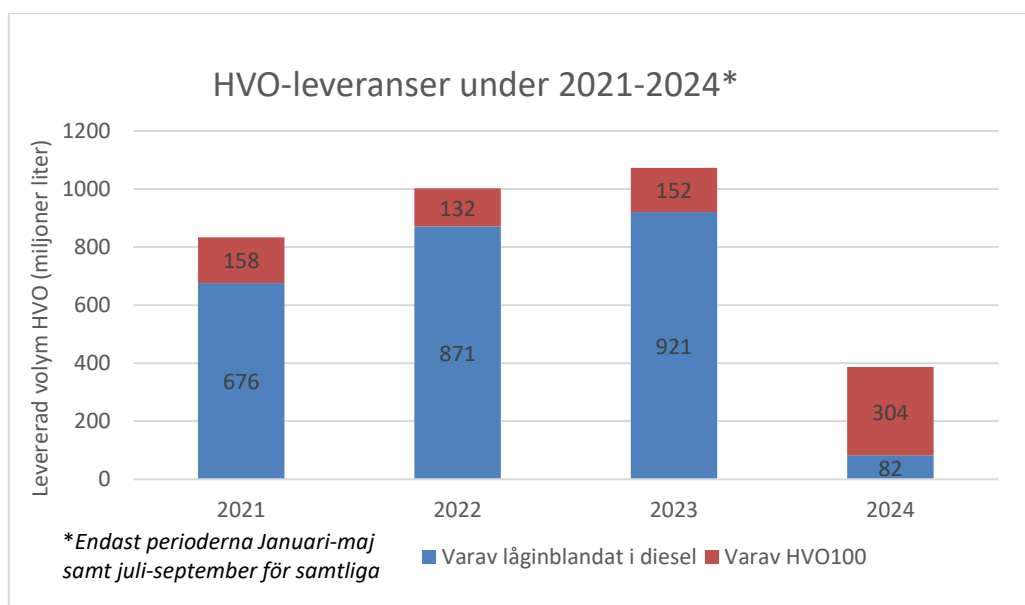
På längre sikt är det mer oklart vilken roll biodrivmedel kommer spela. Regeringen fastställer exempelvis att huvudspåret för transportsektorns omställning till 2045 (då de menar att transporternas utsläpp ska vara ”i princip noll”) är elektrifiering. Förnybara drivmedel – antingen biobaserade eller el-baserade – bedöms spela en stor roll för vissa kategorier av fordon, fartyg och flygplan, där

elektrifieringen är mer utmanande (Regeringen, 2023a). Hur detta faller ut är närmast omöjligt att sia om idag, men att mer förnybara drivmedel kommer behövas står klart.

### Frivilliga krav på rena biodrivmedel har inte kompenserat för sänkt reduktionsplikt

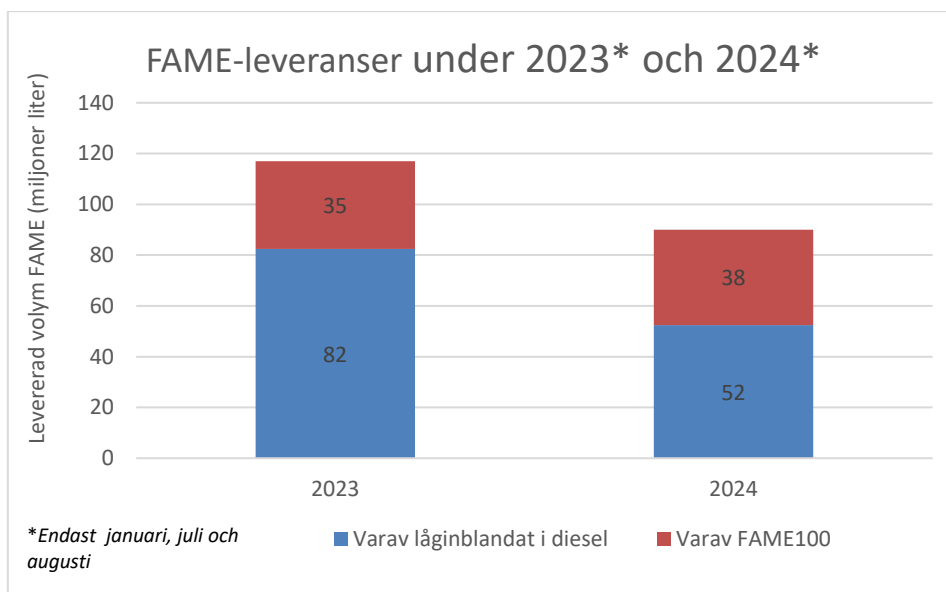
En viktig fråga är om frivilliga krav på fossilfria transporter kompenserat för sänkningen av reduktionsplikten för diesel som trädde i kraft 1 januari 2024. Givet att priserna på HVO100 parallellt minskade kraftigt (mellan 6 och 13 kronor per liter, som vi visat i Figur 7 ovan) kan sådana krav tänkas ha haft en betydande effekt, åtminstone gällande HVO.

Figur 12 visar att efterfrågan på HVO100 fördubblats under 2024 jämfört med 2023. Trots detta uppgick den totala volymen levererad HVO under 2024 bara till drygt en tredjedel (36%) mot leveranserna under 2023. Detta beror på att sänkningen av reduktionsplikten gjort att låginblandningen av HVO i vanlig diesel minskat kraftigt. Den ökade efterfrågan på HVO100 har inte kompenserat för detta.



Figur 12. Totala leveranser av HVO till svenska marknaden under 2023 och 2024 i ren form respektive som låginblandad i diesel. Siffrorna för bägge år avser perioderna januari till maj samt juli till september, vilket är de månader det finns statistik tillgänglig för 2024. Källa: SCB (2023 och 2024a). Bearbetad av IVL Svenska Miljöinstitutet.

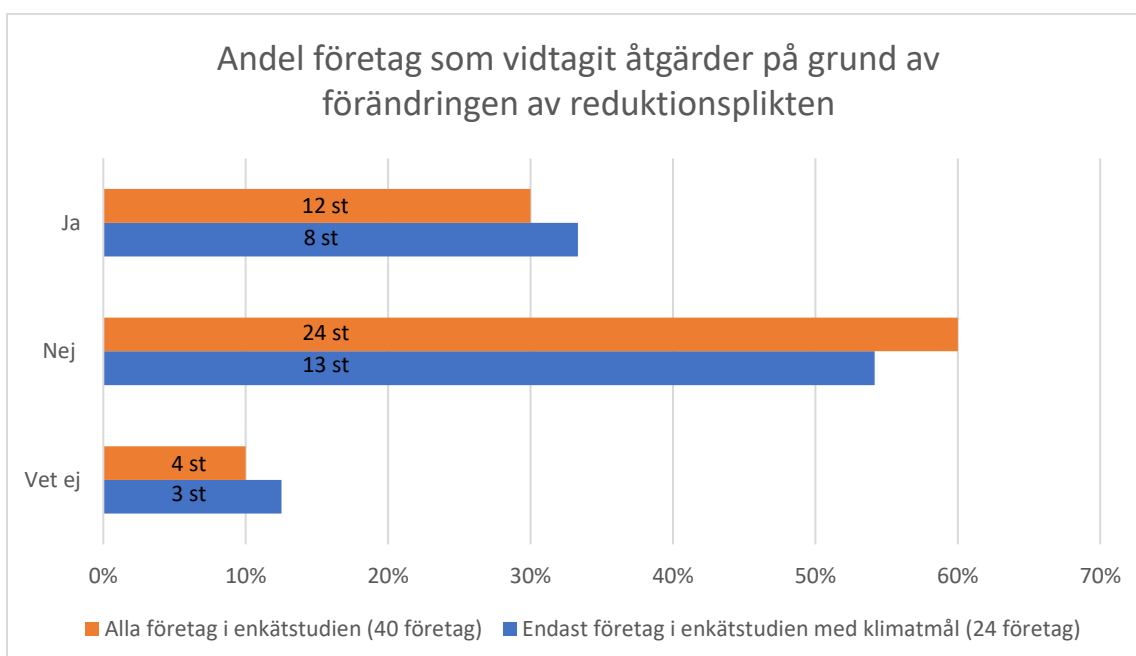
Tillgängliga data visar att inte heller användningen av vare sig biogas eller FAME100 ökat i betydande utsträckning. Biogasen ökade med 2 procent under 2024 års första åtta månader jämfört med samma period året innan (SCB, 2024b). Statistiken för FAME är begränsad, men för de tre månader det finns statistik för både låginblandad och ren FAME under 2023 och 2024 (januari, juli och augusti) visar siffrorna på att den totala användningen minskat, vilket syns i Figur 13. Det rör sig dock om mindre volymer än HVO, och eftersom FAME som mest får låginblandas med 10 procent i vanlig diesel har inte låginblandningen påverkats i samma utsträckning.



Figur 13. Totala leveranser av FAME till svenska marknaden under januari, juli och augusti under 2023 och 2024. Fler månader har inte inkluderats då statistik saknas. Källa SCB (2024a). Bearbetad av IVL Svenska Miljöinstitutet.

### Majoritet av enkätrespondenter har inte kompenserat för utsläppshöjningar från ändringen av reduktionsplikten

I projektet har vi också velat få en tydligare bild kring om företag vidtagit åtgärder för att kompensera för utsläppsökningar från reduktionsplikten. Intervjuerna vi gjorde med transportköpare tydde på att flera av företagen var bekymrade över hur de skulle påverkas av förändringen, men intervjuerna genomfördes huvudsakligen innan ändringen trädde i kraft, och gav därför ingen kunskap om hur företagen hanterade ändringen.



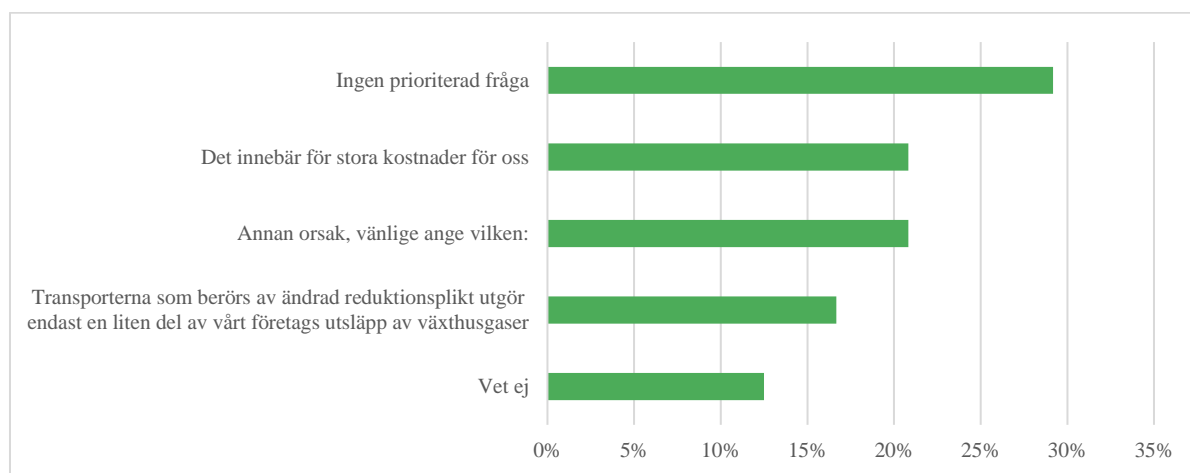
Figur 14. Respondenters svar på frågan om företagen vidtagit åtgärder för att kompensera för utsläppsökningarna som förändringen av reduktionsplikten medfört. Svaren är fördelade på hela gruppen (orangea staplar) respektive företag som även svarat att de har klimatmål som omfattar deras godstransporter (blå staplar).

Som komplement gjorde vi ett enkätutskick till 105 transportköpande företag (tillverkande företag och partihandlare i Sverige med fler än 100 anställda), varav 40 företag besvarade enkäten. Utskicket genomfördes under juni 2024 – alltså ett halvår efter ändringen trätt i kraft – där transportköpande

företag fick ange om och hur de har kompenserat för utsläppsökningarna till följd av den förändrade reduktionsplikten. Resultatet – som presenteras i Figur 14 ovan – visar att en majoritet (ungefär 2 tredjedelar) av företagen inte kompenserat för utsläppsökningarna, och att detta både gäller för samtliga företag samt specifikt bland de som har klimatmål.

Den vanligaste åtgärden som företagen uppgav att de arbetar mer med var ökad användning av HVO100 och andra biodrivmedel, men även ökad elektrifiering och användning av trafikslag med mindre miljöpåverkan. Det framgår inte om denna ökad användning av alternativ drift fullt ut kompenserar för minskad reduktionsplikt, eller bara till en mindre del utgör en ersättning.

Vanligaste skälet till att företagen inte vidtagit åtgärder som angavs i enkäten (7 av de 24 respondenterna) är att det inte är en prioriterad fråga, följt av för stora kostnader, se Figur 15. Andra orsaker som angavs av två respondenter i enkäten är: ”Konjunkturläget har påverkat i så pass stor omfattning att det inte går att få betalt för t.ex. merkostnaden för HVO.” och ”De avtal vi har med nuvarande transportbolag reglerar inte detta”.



Figur 15. Enkät svar på frågan: Vilket är den viktigaste orsaken till att ni inte vidtagit åtgärder på grund av förändring av reduktionsplikten? (n=24)

### Begränsad frivillig betalningsvilja men prishöjning från reduktionsplikten mer accepterad

Att användningen av rena biodrivmedel inte i större utsträckning kompenserat för sänkningen av reduktionsplikten, och att en majoritet av företagen med och utan klimatmål dessutom svarat att de inte kompenserat för utsläppsökningarna, är intressant i ljuset av prisutvecklingen för HVO100. Som vi visat i Figur 7 ovan har priset på HVO100 varit så pass mycket lägre under 2024 jämfört med 2023 att det i teorin hade varit möjligt för företagen (och andra aktörer) att helt ersätta sin diesel med HVO100 efter årsskiftet och ändå sänka sina drivmedelskostnader. Men trots detta har alltså de totala leveranserna av HVO minskat med knappt två tredjedelar.

I intervjuerna vi genomfört med transportköpande företag har det också framkommit att de flesta av de intervjuade företagen uppskattade reduktionsplikten som styrmedel och accepterade att det innebar högre drivmedelspriser (ingen var negativt inställd). Även i enkätutskick under 2022 i *Transportinköspanelen* (som besvarats av 152 transportköpande företag) anger respondenterna att de såg reduktionsplikten som ett av de tre viktigaste styrmedlen för att minska växthusgasutsläppen från godstransporter (på en sjugradig skala där 7 är ”mycket viktigt” och 1 ”inte viktigt alls” var medelvärdet i svaren 5,4).

Samtidigt verkar det alltså som att den icke-frivilliga betalningsviljan för diesel med hög reduktionsplikt inte motsvarats av en frivillig betalningsvilja för rena biodrivmedel. Och detta gäller alltså trots att merkostnaden för rena biodrivmedel under 2024 varit förhållandevis liten. Kanske kan denna skillnad förklaras i att företagen är mer positiva till merkostnader för minskad klimatpåverkan om alla påverkas lika.



## **Nuvarande styrmedel skapar inte förutsättning för tillräcklig användning av biodrivmedel till 2030**

Som vi konstaterat ovan är det tveksamt att de nya reduktionspliktsnivåerna skapar förutsättning för tillräckliga utsläppsminskningar för att bidra till att klimatmålen till 2030 nås. Detta gäller både det nationella målet för transportsektorn och Sveriges åtagande mot EU inom ETS, vilket även understryks av bland annat Trafikverket i sitt remissvar till förändringen av reduktionsplikten (Trafikverket, 2024b). Med tanke på att frivillighet inte verkar utgöra en tillräcklig drivkraft för att öka användningen av förnybara drivmedel i betydande utsträckning – trots de låga priserna – bedömer vi att det kommer behövas starkare styrmedel för att tillräckligt mycket förnybara drivmedel ska användas (och därmed ersätta fossila drivmedel).

Utifrån resonemanget att frivillighet har begränsad potential bedömer vi att styrmedel som ställer krav på användning av förnybara drivmedel har bättre förutsättning att vara framgångsrika än styrmedel som syftar till att skapa incitament. En reduktionsplikt har fördelen att det inte är valbart för varken transportköpare, åkerier, offentliga upphandlare eller enskilda att efterfråga förnybara drivmedel. Detta tror vi är en viktig förutsättning, men som vi skrivit ovan är de rådande nivåerna i reduktionsplikten för låga.

Vi ser dock att den frivilliga marknaden för rena biodrivmedel som HVO100 är ett viktigt komplement till hög låginblandning, både för att det faktiskt bidrar till reell klimatnytta (vilket syns i Figur 12) samt för att det skapar en viktig möjlighet för företag (och andra aktörer) att minska sin klimatpåverkan utöver reduktionsplikten. Våra resultat tyder dock på att den frivilliga marknaden svårt kan ersätta en tvingade låginblandning. Av dessa anledningar bedömer vi att det är viktigt att skattebefrielsen för rena biodrivmedel blir kvar och att höginblandade biodrivmedel fortsatt inte inkluderas i reduktionsplikten. Detta har också framförts i flera av intervjuerna med både transportköpare och transportföretag.

## **Nya utsläppshandeln kan skapa nya incitament på sikt, men räcker inte för 2030**

Införandet av den nya utsläppshandeln för bland annat vägbränslen (EU ETS2) från 2027 kan skapa nya incitament för användning av biodrivmedel (samt för andra hållbara transportlösningar). Utsläppshandeln innebär att totalutsläppen från sektorn regleras, och att aktörer som omfattas (främst drivmedelsleverantörer) får handla med utsläppsrätterna. Planen är att successivt minska auktioneringen av nya utsläppsrätter för att helt upphöra med detta efter 2042, vilket i praktiken innebär att utsläpp inom sektorerna som omfattas förbjuds (se Nilsson, 2023).

Till 2030 ser vi dock att utsläppsutrymmet inom handelssystemet kommer vara för stort för att bidra till betydande utsläppsminskningar. Detta understryks exempelvis av Drivkraft Sverige (2024) och i en tidigare IVL-rapport om HVO100-marknaden (Gustavsson Binder, 2024). Ett förslag som diskuterats och nämnts bland annat i regeringens klimathandlingsplan (Regeringen, 2023) är att införa ett separat nationellt utsläppshandelssystem. Ett sådant system hade inneburit att utsläppsutrymmet hade minskat för att, åtminstone i teorin, säkra att utsläppshandeln bidrar till att klimatmålen nås (Hassler, 2023).

Regeringen har dock aviserat att de kommer kompensera verksamheter och enskilda ”fullt ut” för eventuella prisökningar som utsläppshandeln orsakar (Regeringen, 2023). Detta kan innebära att effekten av utsläppshandeln motverkas ytterligare, eftersom utsläppshandelssystem i praktiken styr genom påverkan på pris. Om regeringen då kompenserar för prishöjningarna (exempelvis genom sänkta drivmedelsskatter, som nämns som förslag i klimathandlingsplanen) blir det oklart hur systemet ska kunna påverka. Vi ser även detta som en riskabel signal till marknaden eftersom det signalerar att man som företag inte behöver föregå lagstiftning och minska sitt beroende av fossila drivmedel.

På längre sikt kommer utsläppshandeln sannolikt få en starkare styrning. Med den planerade utfasningen av utsläppsrätter står det klart att handelssystemet kommer påverka priserna på fossila drivmedel, vilket sannolikt minskar merkostnaden för fossilfria transportalternativ som el, biogas och möjligen rena flytande biodrivmedel.

Vilka incitament som kommer skapas för låginblandning är däremot mer oklart, vilket Gustavsson Binder (2024) tidigare påpekat. Detta beror på att HVO-priserna historiskt alltid följt priserna på vanlig diesel (se Figur 7 ovan), med en merkostnad på mellan ca 2–5 kronor. Om utsläppshandeln gör att priserna för diesel ökar framstår det sannolikt att HVO-priset ökar i motsvarande utsträckning. Och i så fall skapas inga incitament till låginblandning, eftersom det bara blir lönsamt för drivmedelsbolagen att låginblanda ifall priset på drivmedlet som låginblandas är lägre än priset på det fossila (inklusive utsläppsrätten). Effekten kan därför primärt bli att drivmedelspriserna ökar, vilket gynnar alternativ till diesel och bensin, men utan att förbättra klimatprestandan i vanliga drivmedel. I så fall återstår det att införa styrmedel som säkrar att användningen av fossila drivmedel minskar i tillräcklig utsträckning.

### **Politikområde 3: Intermodala transporter – viktig del i EU:s klimatplan men få möjligheter för transportköpare att bidra**

I EU:s strategi för hur utsläppen från transporterna ska minska i linje med klimatmålen till 2040 är ökad användning av intermodala transporter utpekad som en viktig fråga. För att detta ska kunna ske fyller transportköpare en viktig roll, men som vi konstaterar i det här kapitlet skapar politiken (och infrastrukturen) dåliga förutsättningar för transportköpare att bidra.

#### **Intermodala transporter är ett prioriterat klimatområde**

EU:s strategi för att minska transporternas klimatpåverkan innebär att tekniska lösningar som ellastbilar och förnybara bränslen kombineras med ett sammanlänkat multimodalt transportsystem för både person- och godstransporter (EU KOM, 2024a). Det understryks också att de totala utsläppen kan minskas tack vare fler järnvägstransporter som möjliggörs genom ökad kapacitet i infrastrukturen ett effektivt och sammanlänkat multimodalt transportsystem på europeisk nivå. EU pekar också ut utveckling av godstransporter på järnväg som ett av de områden som ska kunna få pengar från intäkterna från auktionering av utsläppsrätter (EU KOM, 2023a).

EU har vidare presenterat ett nytt förslag med åtgärder för att göra intermodala transporter mer effektiva och konkurrenskraftiga (EU KOM, 2023b). Förslaget utgår från direktivet om kombinerade transporter och ett paket om grönare godstransporter som till största delen antogs under 2023. EU konstaterar att intermodala transporter ofta har svårt att konkurrera med vägtransporter på kortare och medellånga transportavstånd på grund av administrativa hinder omlastningskostnader samt att vägtrafiken inte behöver betala tillräckligt mycket för sina externa kostnader. EU:s de facto definition av intermodala transporter som ska vara stödberättigade är att de ska minska de externa kostnaderna som miljö, olyckor och trängsel med minst 40 procent jämfört med en renodlad lastbilstransport.

Förslaget till direktiv anger att intermodala transporter ska gynnas utifrån fem områden/insatser:

- Frihet från tillstånd och kvoter. Innebär exempelvis att tillstånd inte behöver sökas för att genomföra transporter mellan EU-länder och att regler/kvoter för cabotage för vägtransporter inte gäller.
- Medlemsstaterna ska ha en nationell plan/strategi för att underlätta användningen av intermodala transporter
- Krav på öppenhet för intermodala omlastningscentraler gentemot terminaloperatörer
- Undantag för förbud för korta lastbilstransporter ingående i intermodalt upplägg under veckoslut, semestrar samt nätter.
- Mål för medlemsstaterna att minska de genomsnittliga kostnaderna för hela transportkedjan i intermodala upplägg med minst 10 procent under 7 år.

#### **Kapacitet och punktlighet hinder för utveckling**

EU:s ambition avspeglas dock inte gällande i utvecklingen i Sverige. Under den senaste femårsperioden har järnvägens andel av godstransportarbetet varit oförändrat medan andelen lastbilstransporter har ökat med fem procentenheter (Regeringen, 2024d). I en utvärdering från Transportstyrelsen anger





transportköpande företag att bristen på kapacitet och punktlighet ses som hinder för att öka antalet godstransporter på järnväg (Transportstyrelsen 2023). Företagen anser att det är nödvändigt att kunna flytta mer gods till järnväg för att klara det svenska målet om att minska trafikens klimatpåverkande utsläpp med 70 procent till 2030, men att järnvägen inte ses som ett reellt alternativ på grund av bristande tillförlitlighet.

Företagen vi intervjuat studien instämmer i att bristen på kapacitet är ett problem för att använda mer kombinerade järnvägstransporter. Nio av de tio intervjuade transportköpande företagen har dock redan genomfört något slag av trafikslagsbyte, med järnväg som det vanligaste förekommande alternativet. Några företag lyfter också fram tågupplägg som positiva exempel och där klimatambitioner varit en drivande faktor. De har dock framfört att de ser järnvägens tillförlitlighet och kapacitet som ett hinder mot att öka transportererna på järnväg.

Ett svenskt insatsområde för intermodala transporter är den nya ekobonusen/investeringsstöd för överflyttning av gods som lanserades i oktober 2024 (Trafikverket, 2024c). Bonusen syftar till att bidra till effektivare omlastning mellan väg, järnväg och sjöfart för att stärka de intermodala transportuppläggens konkurrenskraft. Företag som är del av intermodala transportupplägg som hamnar, järnvägsföretag och speditörer kan söka upp till 50 procents stöd för investeringar upp till 10 miljoner kronor. Stödet omfattar totalt 199 miljoner kronor under 2025, men med en ansökanstid på endast sex veckor under 2024 finns det farvågorfarhågor om att utnyttjandet kan bli dåligt (se Altinget 2024).

Ett annat system är den miljökompensation som finns för järnvägstransporter och som administreras av Trafikverket. Stödet, som kan sökas av järnvägsoperatörer, uppgår nu till 550 miljoner kronor per år fram till 2025. En uppföljning för åren 2020 till 2021 visar på att stödet har haft effekt (Trafikverket, 2023a). Enligt järnvägsföretagen har stödet gjort att de kunnat sänka sitt pris eller inte höja priset mot transportköparen till följd av ökade banavgifter och stigande elpris. Miljökompensationen ska även ha möjliggjort investeringar i eller förbättringar av transportupplägg. Dock har stödet minskat i storlek. 2020 och 2021 betalade staten sammanlagt 750 miljoner kronor till godstågbolagen och under 2022 betalades 1 247 miljoner kronor. Det minskade stödet och avsaknaden av beslut efter om förlängning efter 2025 gör att aktörer som Green Cargo förutser att ytterligare tågtransporter kommer ersättas med lastbilstransporter (Järnvägar, 2023).

### **Låga dieselpriser försämrar konkurrensen med vägtransporter**

Miljökompensationssystemets effekter urholkas dock av sänkta drivmedelsskatter och sänkt reduktionsplikt på diesel. När det blir billigare att köra lastbil sker det en viss överflyttning av gods från järnväg (och till viss del från sjöfart) till lastbilstransporter. Beräkningar av elasticiteten, visar att effekterna varierar kraftigt och att en enprocentig ökning av dieselpriset ökar efterfrågan på andra transportslag med cirka 0,01 till 0,28 procent (Konjunkturinstitutet 2024). Sedan 2023 har dieselpriset minskat från ett högsta läge på cirka 27 till 17 kronor per liter beroende på sänkta skatter, minskad reduktionsplikt och världsmarknad (se Figur 7). Det innebär en sänkning med cirka 37 procent, vilket i så fall skulle kunna leda till en minskad efterfrågan på intermodala transporter med mellan 0,4 och 10 procent.

Ett annat område med stor betydelse är de banavgifter i form av spåravgifter och tåglägesavgifter som godstransporter på järnväg ska betala. Avgifterna ska tas ut utifrån ett marginalkostnadsperspektiv. Enligt ett förslag från Trafikverket (Trafikverket, 2023b) ska avgifterna höjas med 37 procent till 2025, vilket i så fall enligt Trafikverket kommer leda till att efterfrågan på godstransporter på järnväg minskar med 3 procent. Förslaget följer den trafikpolitiska princip som riksdagen slagit fast att alla transportslag ska bära sina samhällsekonomiska marginalkostnader.

Dock uppstår ett problem när vägtrafikens kostnader minskar på grund av sänkta skatter samtidigt som kostnaderna för tågtrafik höjs. Detta beror på att lastbilstrafiken redan innan förändringarna betalar för en betydligt mindre del av sina externa effekter som klimat, vägslitage och olyckor jämfört med tågtrafiken. Enligt Trafikanalys hade en tung lastbil med släp på landsbygden 2023 en

internaliseringsgrad om 35 procent (Trafikanalys, 2024). Det innebär att den egentligen borde betala 31 kronor mer per mil för täcka sina samhällskostnader. Motsvarande siffra för godståg är en internaliseringsgrad om 51 procent. Effekten kommer ytterligare att förstärkas genom att lastbilarna tillåtna längd och vikt har ökats, vilket gör lastbilstransporter billigare i förhållande till intermodala transporter.

Detta är ett stort hinder för att få transportköpande företag att välja intermodala transportupplägg. Det bekräftas i den återkommande enkäten till flera hundra transportköpande företag, där den viktigaste faktorn för val av transportupplägg varit pris. Priset på transportupplägget har genomgående värderats högre jämfört med faktorerna tidsprecision, transporttid och miljöeffektivitet.

Dock har delar av frågan uppmärksammats av regeringen som 2024 gett Trafikverket i uppdrag att se över banavgifter i det statliga järnvägsnätet (Regeringen 2024e). Regeringen motiverar uppdraget med att de höjda banavgifterna har försämrat konkurrenssituationen för godstransporter på järnvägen samtidigt som de svenska banavgifterna har varit högre i Sverige jämfört med många andra länder. Något motiv kring kostnadstäckning av externa kostnader återfinns dock inte.

### **Brister i infrastrukturen kommer kvarstå 2045**

Inriktning för transportinfrastrukturen under perioden 2026 till 2037, infrastrukturpropositionen, presenterades i oktober 2024 (Regeringen 2024d). Fokuset i propositionen ligger på höjt underhåll. Främst till väg med även en viss höjning av järnvägsunderhållet. Upprustning av befintlig järnväg, bättre vägstandard och utbyggd laddinfrastruktur prioriteras för de tidigare planerade investeringarna i nya stambanor. Vissa kapacitetstärkande järnvägsprojekt pågår dock som Göteborg till Borås samt Ostlänken i Skåne mellan Järna och Linköping. Detta är dock inte tillräckligt för att åtgärda kapacitetsbrister för godstrafiken på järnvägen. Trafikverket konstaterar i en studie (Trafikverket, 2024d) att kapacitetsbrister förväntas både 2030 och 2045 längs södra och västra stambanan. Huvudorsaken är en omfattande trafik med olika typer av tåg som framförs med olika hastigheter. Då är ändå förutsättningen att aktuella åtgärder i nationell plan har genomförts. En annan kvarstående brist är att transporttiderna för gods fortfarande beräknas vara betydligt längre jämfört med år 2000. Det innebär att de önskemål som transportköpande företag har om att åtgärda kapacitetsbrister kommer att kvarstå om 20 år.

I propositionen återfinns inte några skrivningar om hur inriktningen i transportinfrastrukturen i Sverige ska anpassas för att följa EU:s direktiv gällande hur Sverige ska leva upp till EU:s krav på kombinerade transporter.

### **Goda exempel visar potentialen**

Svårigheter till trots finns det goda exempel som visar på potentialen som kan realiseras med hjälp av olika aktörer som transportköpande företag. Göteborgs hamn driver med hjälp av olika aktörer ett tågpendelsystem till och från hamnen under namnet Railport Scandinavia. Hamnen knyts på så sätt ihop med 26 inlandsterminaler i Sverige och Norge, vilka trafikeras med regelbundna avgångar. På terminalerna erbjuds tjänster som lagring och tullklarering som då inte behöver ske i Göteborg. Överflyttning av gods från lastbil till tåg har varit speciellt framgångsrik för containertrafiken och mer än 60 procent av hanterade containrar i hamnen går via tågsystemet (Göteborgs hamn 2024). Fler av terminalerna som Falköping, Nässjö och Åmål ligger dessutom på ett avstånd mellan cirka 10–20 mil från Göteborg, vilket visar att även kortare tågtransporter i ett kombinerat upplägg kan konkurrera med renodlade lastbilstransporter om de uppfyller kriterier för till exempel servicegrad och tillförlitlighet. Den förda politiken i Sverige har inte haft fokus på att stärka intermodala transporter i linje med EU:s ambitioner och utpekade insatsområden. Inte heller finns det något speciell strategi för intermodala transporter och åtgärder som görs verkar inte vara koordinerade eller inriktade mot att lösa de viktigaste utpekade frågorna från EU och branschens aktörer. Det innebär att ansvaret för att öka användningen av intermodala transporter till del läggs över på andra aktörer som transportköpande företag.



## 5.3) Vilken roll spelar företagen för att öka acceptansen för klimatomställningen?

Transportköpande företag är i olika utsträckning beroende av politiska styrmedel för att kunna genomföra ambitiösa klimatåtgärder. Därför är både den reella som uppfattade acceptansen för olika styrmedel relevant. Det kan vara allmänhetens acceptans i bredare bemärkelse, men också acceptans hos företagen. Därför är det relevant att studera vilken roll (transport)köpande företag idag har och hur de ser på sin roll att arbeta med acceptansfrågan. Hur stor påverkan kan företagen ha till att skapa acceptans för omställningen genom att gå före, sätta mål och genomföra frivilliga klimatåtgärder? För att analysera frågan har vi intervjuat företrädare för ett fackförbund, en branschorganisation samt en statlig klimatutredning. Vi har även tagit del av acceptansstudier gjorda av aktörer som Klimatpolitiska rådet och Stockholm Environment Institute.

Det senaste året har acceptansfrågan fått allt större utrymme i den klimatpolitiska debatten. Främst kopplat till drivmedelspriser som slår relativt olika hårt mot framför allt landsbygden kontra staden. Socio-ekonomiskt svagare grupper drabbas i högre utsträckning av stigande priser, vilket riskerar att slå tillbaka mot det allmänna stödet för klimatpolitiska styrmedel eftersom de införs med anledning av att vi som land måste agera på klimatkrisen och sänka våra utsläpp (Klimatpolitiska rådet, 2024).

Även företrädare för regeringen lyfter fram acceptansfrågan som central för att Sverige ska kunna genomföra klimatomställningen på ett rättvist sätt. De meddelade till exempel i klimathandlingsplanen 2023 att regeringen avser återkomma med förslag på hur konsumenter och verksamheter ”fullt ut” ska kompenseras för effekterna på drivmedelspriser när det nya utsläppshandelssystemet för bl.a. vägbränslen (EU ETS2) införs 2027. Detta är ett tydligt exempel på åtgärder riktade mot att parera acceptansfrågan i relation till klimatomställningen. Dock är vår analys att acceptansfrågan för det mesta från regeringshåll används som ett argument för att bromsa upp och avveckla styrmedel och/eller öka de fossila subventionerna, i stället för att introducera avlastande riktade styrmedel för att adressera ojämlika kostnadseffekter.

Om acceptansfrågan primärt handlar om att det breda medborgerliga stödet för klimatomställningen, på vilket sätt berörs företag och i synnerhet transport- och transportköpande företag av detta? Företag är verksamma i samhället och påverkas av vilka politiska prioriteringar som görs. Det är på så sätt naturligt att företag engagerar sig gentemot politiken och, som vi visar nedan, andra samhällsaktörer för att påvisa eventuella risker och möjligheter som olika klimatpolitiska vägval innebär för deras verksamheter. Företag, både som arbetskapare och bidragare med skatteintäkter, är samhällsbärande aktörer som är verksamma i den bredare demokratin.

Klimatpolitiska rådet (2024) hänvisar till en rad aspekter som enligt forskning bidrar till att öka acceptansen för klimatpolitiska styrmedel, utöver den kanske mest kända faktorn som handlar om att utformningen behöver vara rättvis så till vida att vissa grupper inte belastas oskäligt mycket. Bland annat problemmedvetenhet, som innebär en bred förståelse för problemet som behöver lösas. Även insatser på området för kompetensutveckling och utbildning som signalerar till arbetskraften att man bereder en anpassning är viktigt.

I denna kontext är företag en viktig aktör i samhället att signalera och kommunicera dels möjligheterna de ser med omställningen, både för sin konkurrenskraft och ur ett jobsäkrande perspektiv, samt hur de ser på riskerna med att inte satsa på omställningen. På så sätt blir näringslivet en viktig röst i den politiska debatten kring hur vi säkerställer en rättvis och inkluderande omställning. I maj skrev en rad företagsnätverk och intresseorganisationer i ett öppet brev till EU:s ledare om vikten av att satsa på att bygga ett “klimatneutralt, grönt, rättvist och socialt Europa” och att “en grön och rättvis industristrategi kan skapa jobb, stärka den sociala dimensionen och styra riktningen med noga uppsyn över de distributionella effekterna”. Det visar inte minst på de tydliga insatser som står på spel för företagets omställning och kopplingen de gör till att de behöver delta i att bygga och upprätthålla acceptans för omställningen.

## Företag driver acceptansfrågan på fyra olika påverkansarenor

Den viktigaste slutsatsen från de gjorda intervjuerna med företrädare för fackförbund, branschorganisation samt statlig utredning är att företagen kan och i viss mån försöker driva acceptansfrågan på fler sätt än bara mot politiken. Vår tolkning och syntes är att företagen i olika grad nu siktar på att vara aktiva på fyra olika arenor. Den första arenan är mot politiken, den andra är mot företagets egna medarbetare, den tredje mot lokalsamhället och den fjärde arenan är mot allmänheten i ett bredare perspektiv. En riktningstrend som vi uppfattar den utifrån intervjuerna är att företagen nu breddar sig till att också arbeta med acceptans inte bara mot politiken utan också mer mot de andra arenorna i större utsträckning än tidigare.



Figur 16. Företags fyra påverkansarenor, enligt våra observationer.

## Företagen har en viktig roll att spela för att öka acceptansen

Vår slutsats från intervjuerna med företrädare för fackförbund, branschorganisation och statlig utredning är att företag i allmänhet har en viktig roll att spela för att öka acceptansen. Det gäller inte minst transportköpande företag. Då frågan om acceptans i Sverige främst kommit att handla om drivmedelspriser, anser vi det är extra viktigt för transportköpande företag att engagera sig i den klimatpolitiska debatten för att säkerställa att förutsättningarna för att ställa om och nå sina klimatmål finns på plats. Följande påståenden, bedömningar och analyser kommer samtliga från de gjorda intervjuerna.

Generellt anser intervjupersonerna att det finns utrymme för en mer ambitiös klimatpolitik än den som förs idag. De menar att studier och attitydundersökningar visar att det finns betydligt större stöd än vad som förs fram i debatten. Men en viktig aspekt är att skapa en känsla av ett gemensamt samhällsåtagande, så att acceptans inte uppfattas eller signalerar ett uppifrån och ner perspektiv. ”Något som ska tryckas på befolkningen”, som en intervjuperson formulerar sig.

Företagen bedöms av intervjupersonerna ha en viktig roll i att påverka politiken till att ge bättre förutsättningar för en mer progressiv klimatpolitik och anses också ha goda förutsättningar att påverka politiken. Genom att företagen själva visar upp det arbete som bedrivs och vilken roll de anser att företagen kan spela finns förutsättningar till att öka politikens acceptans för att gå längre. Företagen anser sig också vara bra på att prata om hållbarhet som en del av sitt samhällsansvar enligt flera av intervjupersonerna. Att företagen är öppna med varför de tycker det är viktigt med en ambitiös



klimatpolitik är ett naturligt sätt att skapa bättre långsiktiga förutsättningar för deras produkter och tjänster. ”Om inte politiken gör tillräckligt kommer vi att halka efter resten av världen” var ett argument som fördes fram av en intervjuperson. Respondenten fortsatte med att politikens roll är att “facilitera” genomförandet för att omställningen ska gå så smidigt som möjligt. Inom industrin är det också stor konkurrens om kompetens och tekniskt kunnande. För att vara en attraktiv arbetsgivare och attrahera unga människor krävs också att man har ett hållbarhetstänk och en profil.

Företagets medarbetare är också en viktig målgrupp, anser intervjupersonerna. De behöver höra från sin arbetsgivare att höga klimatambitioner är nödvändigt för en hållbar framtid samt för en ekonomisk tillväxt och fler arbetstillfällen. Men samtidigt som vissa oroar sig för klimatet är ekonomiska frågor viktigare för andra enligt en intervjuperson. Personen betonar därför det centrala med att prata om hur livet kommer att bli och att lyfta fram positiva framtidsbilder. Lokala arbetstagare kan också behöva bli mer delaktiga. Som exempel nämner intervjupersonen lokala klimatavtal där företag och anställda kommer överens tillsammans om hur lokala lösningar ska se ut som att byta uppvärmningssystem för att minska utsläppen. Dock är det en brist på visionsbilder om hur ett fossilfritt transportsystem ska se ut och fungera i hela landet.

Samtliga intervjupersoner anser att för att påverka allmänheten handlar det om att föra fram en positiv framtid med fler jobb snarare än färre och om att vi inte gör något kommer konsekvenserna av klimatförändringarna att bli värre samtidigt som vi kommer halka efter resten av världen.

## 6) Slutsatser och rekommendationer

Syftet med den här rapporten var att ge en bred bild av vilken potential företagens frivilliga klimatåtgärder har att bidra till godstransporternas klimatomställning och till att de politiskt beslutade klimatmålen i Sverige och EU nås. Utifrån detta har vi också velat ge rekommendationer till beslutsfattare och företag kring hur de kan se på frivillighet i sina klimatstrategier. Baserat på genomfört arbete presenterar vi här fyra summerande slutsatser som tillför viktig kunskap om möjligheter och begränsningar med frivillighet samt dess relation till klimatpolitiska styrmedel inom godstransportområdet. Kapitlet avslutas med tre rekommendationer.

### **Slutsats 1: Frivillighet bidrar till godstransporternas omställning, men bidraget är begränsat**

Studiens övergripande slutsats är att det finns en tydlig dubbelhet i hur företagens frivilliga åtgärder bidrar till de politiska klimatmålen:

Å ena sidan pekar resultaten på aspekter som talar för att frivillighet kan bidra till godstransporternas klimatomställning:

- Våra beräkningar visar att användningen av de frivilliga åtgärderna HVO100, biogas, FAME100 samt el minskat klimatpåverkan från lastbilar (och arbetsmaskiner) i Sverige med 9 procent 2023 och 14 procent 2024 (jämfört med om samma transportarbete utförts med vanlig diesel). Detta tyder på att användning av sådana åtgärder haft en reell klimatnytta, vilket förstås bidrar till godstransporternas klimatomställning.
- I våra intervjuer med transportköpande företag framkom att flera har ambitiösa strategier för att minska sin klimatpåverkan från godstransporter. Det finns exempel på företag som arbetar för att uppnå helt fossilfria transporter inom en relativt kort tidsram, vilket är ett tecken på ett långtgående engagemang. Inte minst var detta tydligt inom dagligvaruhandeln och livsmedelsindustrin. Det framkom dessutom att relativt många företag har klimatmål som omfattar deras godstransporter, både i form av *Science-Based Targets* och genom att de deltar i Fossilfritt Sveriges *Transportutmaning*.
- I enkätutskicken inom *Transportköspanelen* framkom det även att betalningsviljan bland transportköpare att minska godstransporternas miljö- och klimatpåverkan successivt ökat. 2012 svarade 3 procent att de betalar extra för hållbara transporter, medan 37 procent av respondenterna uppgav detsamma 2022. I intervjuerna har vi också sett exempel på företag som explicit säger att de betalar extra för att kunna minska sin klimatpåverkan från godstransporter, och att detta är ett strategiskt beslut för att de ska kunna klara sina klimatmål (återigen inom dagligvaruhandeln och livsmedelsindustrin).

Å andra sidan ser vi även tecken på att bidraget från frivillighet är begränsat, och att frivillighet därför svårligen kan väga upp för frånvaro av kraftiga styrmedel:

- Frivillig användning av HVO100, FAME100 eller biogas har inte väsentligt kompenserat för den sänkta låginblandningen av förnybara drivmedel som förändringen av reduktionsplikten inneburit. Istället minskade den totala användningen av HVO med två tredjedelar, även fast användningen av HVO100 fördubblades i volym. Detta skedde trots att priset på HVO100 under 2024 varit mellan 6 och 13 kronor lägre än under 2023, och att företagen därför i teorin hade kunnat ersätta all sin dieselanvändning under 2023 med HVO100 under 2024 och ändå minska sina drivmedelskostnader.
- På samma tema visar vårt enkätutskick att en majoritet av tillfrågade företag (totalt 40) inte kompenserat för sänkningen av reduktionsplikten genom att exempelvis ställa skarpare krav på



fossilfrihet. Detta gäller även när vi särskilt kollat på gruppen företag som också svarat att de har klimatmål.

- Trots tecken på ökad betalningsvilja för minskad klimatpåverkan ser vi desto fler tecken på att betalningsviljan är begränsad. Dels ser vi detta genom att majoriteten av företag inte verkar vara beredda att betala extra (baserat på enkätsvar) och att inte ens alla företag med klimatmål säger att de är beredda att betala extra (baserat på intervjuerna). Dels ser vi det genom att även bland företag som betalar extra så verkar betalningsviljan vara begränsad. I intervjuerna framkom exempel där företag med höga ambitioner sänkte sina krav på fossilfrihet när priserna för inte minst HVO100 ökade under 2022.

## **Slutsats 2: Merkostnader har stor betydelse för företagens engagemang; låga dieselpriser skapar hinder**

Resultaten visar alltså på att ett viktigt skäl till företagets ofta begränsade engagemang är att de, ofta, undviker merkostnader. Med detta som grund konstaterar vi att låga dieselpriser har en negativ påverkan på företagets bidrag till godstransporternas klimatomställning, eftersom merkostnaderna för de hållbara alternativen ökar.

I synnerhet innebär låga dieselpriser att det blir svårt att få ihop totalkostnadskalkylen för ellastbilar, men även intermodala transporter och biogasdrivna lastbilar får svårt att konkurrera. Detta beror på att merkostnaden för att använda dessa alternativ ökar när driftkostnaderna för dieseldrivna lastbilar minskar, vilket påverkar företagets engagemang negativt. Våra resultat pekar på att detta är ett hinder mot att realisera de politiska ambitionerna med ellastbilar och intermodala transporter som fastslås i centrala klimatpolitiska styrmedel inom EU.

När det gäller användning av förnybara drivmedel (särskilt HVO100) ser relationen med dieselpriser annorlunda ut, men är lika viktig. Sänkningen av reduktionsplikten (samt övriga åtgärder som gett lägre dieselpriser) har faktiskt inte ökat merkostnaden för att gå över till HVO100. Tvärtom har merkostnaden minskat under 2024 jämfört med 2023, på grund av förändrade drivmedelspriser. Men trots detta har användningen av HVO minskat kraftigt, som vi konstaterat ovan. Här uppstår därför en fråga hur man ska förstå relationen till dieselpriserna samt hur den nuvarande politiken för låga drivmedelspriser påverkar företagets övergång till förnybara drivmedel.

Vår slutsats är att den minskade användningen av HVO beror på att en övergång till HVO100 fortfarande innebär en merkostnad, om än mindre än tidigare. Och på flera sätt pekar våra resultat på att företag ofta undviker merkostnader oavsett storlek, vilket innebär att intresset att betala för HVO100 är begränsat även om merkostnaden är låg.

Det här pekar på en viktig insikt: att frivillighet sannolikt har låg potential att bidra till att tillräckliga mängder förnybara drivmedel används. Detta gäller åtminstone så länge HVO100 är dyrare än vanlig diesel (vilket det finns skäl att tro att det kommer fortsätta att göra, givet att HVO är dyrare att producera än fossil diesel och att utbudet alltid kommer vara väsentligt mindre). Ska användningen öka behövs därför andra incitament eller krav (exempelvis en reduktionsplikt). Sådana incitament eller krav kan dock svårligen förenas med politikens fokus på låga drivmedelspriser, eftersom en ökad inblandning av förnybara drivmedel medför ett högre marknadspris.

## **Slutsats 3: Godstransporter är inte alltid prioriterat i företagens klimatarbete**

En annan viktig förklaring till företagets ofta begränsade engagemang är att godstransporter inte alltid är prioriterat i företagets klimatarbete. Trots att företag i vissa branscher, särskilt inom livsmedelsindustrin och dagligvaruhandeln, ofta har ett starkt fokus på godstransporter i sitt klimatarbete, är detta långt ifrån universellt. Många företag och branscher lägger mindre vikt vid godstransporter än andra utsläppskällor, och som vi diskuterat i kapitel 4 kan detta vara i linje med

etablerade standarder som *GHG Protocol* och *Science-Based Targets*. Enligt dessa bör företagens insatser följa en väsentlighetsanalys, där utsläppskällor med störst klimatpåverkan bör prioriteras. Om godstransporterna inte utgör en relativt sett stor andel av företagens klimatpåverkan kan följden bli att dessa inte prioriteras.

Det är också viktigt att förstå varför företag arbetar med frivilliga klimatmål och vilka aktiviteter som inkluderas. Att prioritera godstransporter i klimatarbetet är sällan ett självändamål. Målet, visar våra analyser på, är snarare att man bedriver ett aktivt klimatarbete av kommersiella skäl och för att möta upplevda kundkrav. I vissa fall kan det innebära att godstransporter inkluderas, men i andra fall ligger fokus på andra utsläppskällor.

#### **Slutsats 4: Transportköpare är en viktig aktör för flera klimatpolitiska områden, men det saknas krav och starka incitament att bidra**

En viktig slutsats i rapporten är också att transportköpare är en viktig aktör för att målsättningar med viktiga klimatpolitiska områden ska kunna nås. Det gäller inte minst mål och styrmedel att öka användningen av ellastbilar, biodrivmedel samt intermodala transporter, där transportköpare spelar en stor roll genom att upphandla transporter där detta används.

Trots att transportköpare är en viktig aktör för detta konstaterar vi att det saknas både lagstiftade krav och starka ekonomiska incitament för transportköpare att ställa klimatkrav kopplat till detta i sina upphandlingar. Frivilliga krav skulle kunna bidra men potentialen för detta är – som vi konstaterat ovan – begränsat, inte minst då företagen generellt har en begränsad betalningsvilja och – i många fall – begränsat intresse för frågan.

För att transportköpare i större utsträckning ska bidra till att ovan nämnda klimatpolitiska ambitioner nås bedömer vi att det behövs kraftfullare styrmedel, som antingen innebär krav på transportköpare (som gör att omställningen inte blir frivillig) eller som skapar starkare ekonomiska incitament.

### **Rekommendationer**

Utifrån slutsatserna lämnar vi följande tre rekommendationer till beslutsfattare respektive företag:

#### **Rekommendation 1: Klimatpolitiken kan inte baseras på förhoppningar att frivillighet ska väga upp för svaga styrmedel**

Vår första rekommendation till beslutsfattare är att inte förlita sig på transportköparens frivillighet när klimatpolitiken utformas. Detta är på flera sätt fallet idag, eftersom gällande styrmedel inte räcker för att klimatmål eller ambitioner med viktigt klimatpolitiska styrmedel ska nås. Vi baserar rekommendationen på att våra slutsatser tydligt pekar på att det finns betydande begränsningar kring frivillighetens bidrag i godstransporternas klimatomställning, vilket både förklaras av låg betalningsvillighet för sänkta utsläpp samt att många företag fokuserar på andra utsläppskällor. Detta tyder på att frivillighet fortsatt kommer vara ett nischat segment, som en minoritet av företagen ägnar sig åt.

#### **Rekommendation 2: Bedriv en politik som antingen ställer krav eller ger starka incitament för transportköpare att bidra till klimatomställningen**

Vår andra rekommendation till beslutsfattare är att införa en politik som antingen kräver att transportköpare är med och bidrar till godstransporternas klimatomställning eller skapar starka ekonomiska incitament för det. Hur detta kan införas skiljer sig mellan olika klimatåtgärder:





**Ellastbilar:** Som vi konstaterat är transportköpare en viktig aktör för att realisera EU:s beslutade koldioxidkrav på fordonstillverkare. Detta beror på att det bara är fordonstillverkare som har krav på sig att sälja fordonen, transportköpare (eller åkerier) har inget motsvarande krav att efterfråga lastbilarna.

Då nuvarande politik gör att ellastbilar oftast innebär en merkostnad ser vi att intresset bland transportköpare oftast är begränsat. Här behövs därför skarpare styrmedel. Dessa kan antingen fokusera på att göra ellastbilar till ett mer ekonomiskt konkurrenskraftigt alternativ till dieseldrivna lastbilar, exempelvis genom att införa en CO<sub>2</sub>-diffad km-skatt i likhet med Tyskland och Danmark. Även högre drivmedelspriser (exempelvis genom en mer ambitiös reduktionsplikt) stärker ellastbilarnas konkurrenskraft. Styrmedlen kan också fokusera på att ställa krav och på så vis göra att det inte blir frivilligt att bidra, som i fallet med att införa miljözoner där det ställs krav att lätta och tunga lastbilar ska drivas på el, vätgas eller biogas (se *Gustavsson Binder et al (2025) för ett separat projekt om detta*).

**Förnybara drivmedel:** Mer förnybara drivmedel kommer behöva användas om klimatmålen på kort och lång sikt ska kunna nås. Vi ser dock att en frivillig marknad för rena och höginblandade biodrivmedel svårligen har potential att säkerställa en tillräckligt stor användning eftersom användningen kommer fortsätta medföra en merkostnad, vilket transportköpare oftast verkar ha en begränsad villighet att betala. Detta pekar på vikten av att införa en politik som gör att en tillräcklig användning inte blir upp till den frivilliga marknaden, vilket reduktionsplikten tidigare inneburit. Att företagen i vår studie till stor del varit positiva till den tidigare reduktionsplikten, trots att det medfört högre prisnivåer, talar för att en sådan politik kan införas med företags acceptans.

Det nya utsläppshandelssystemet EU ETS2 kan medföra nya incitament på sikt, men hur systemet kommer påverka användningen av förnybara drivmedel är som vi konstaterat fortfarande inte säkert. Dessutom kommer systemet sannolikt få betydande effekter först efter 2030.

### **Rekommendation 3: Företag med klimatmål måste förstå att måluppfyllnad förutsätter merkostnader och ett aktivt arbete**

Till företag med klimatmål är vår rekommendation att ha en förståelse att klimatomställningen, än så länge, oftast förutsätter både merkostnader och ett aktivt arbete. Även om det är möjligt att minska sin klimatpåverkan utan merkostnader så är potentialen begränsad. Effektiviseringar, inklusive användning av intermodala transporter, kan innebära en ”win-win”-lösning där både kostnader och klimatpåverkan minskar. I vissa fall gäller detta även ellastbilar. Dessa lösningar kräver dock ett aktivt arbete och att man är beredd att ompröva tidigare arbetssätt och prioriterade mål inom logistiken.

Företags klimatmål förutsätter dock ofta större utsläppsminskningar än vad som denna ”win-win”-potential medger, och då blir det oundvikligt att företag som stävar mot att leva upp till sina klimatmål också måste vara beredda att betala för det.

Här är det viktigt att understryka att med bättre incitament från politiken så blir också potentialen att minska klimatpåverkan utan kostnadshöjningar större, inte minst om incitamenten för ellastbilar förbättras (parallellt med att tekniken blir billigare). Då gäller det att från företagets sida vara alerta och hitta potentialerna där den uppstår. Den som ställer samma upphandlingskrav som alltid och samtidigt motsätter sig alla former av merkostnader är inte med och driver klimatomställningen framåt.

# Referenslista

- Abbasi, M., & Nilsson, F. (2016). *Developing environmentally sustainable logistics*. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 46, 273–283. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.04.004>
- ACEA (2023). *CO2 targets unachievable without enabling conditions, warn European truck and bus manufacturers*. <https://www.acea.auto/press-release/co2-targets-unachievable-without-enabling-conditions-warn-european-truck-and-bus-manufacturers/>
- Alfredsson, Eva (2023). *PM 2023:03. SBTi och det svenska näringslivets klimatomställning*. [https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.4f4119b18721f48cb9263d0/1695393525919/PM\\_2023\\_03\\_SBTi%20och%20det%20svenska%20n%C3%A4ringslivets%20klimatomst%C3%A4llning.pdf](https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.4f4119b18721f48cb9263d0/1695393525919/PM_2023_03_SBTi%20och%20det%20svenska%20n%C3%A4ringslivets%20klimatomst%C3%A4llning.pdf)
- Altinget (2024). *Breddad ekobonus på plats – men snabba bud gäller*. <https://www.altinget.se/miljo/artikel/breddad-ekobonus-paa-plats-men-snabba-bud-galler>
- Aragòn-Correa, J. A., Marcus, A. A., & Vogel, D. (2019). *The Effects of Mandatory and Voluntary Regulatory Pressures on Firms' Environmental Strategies: A Review and Recommendations for Future Research*. Academy of Management Annals, 14(1), 339–365. <https://doi.org/10.5465/annals.2018.0014>
- Bask, A., Rajahonka, M., Laari, S., Solakivi, T., Toyli, J., & Ojala, L. (2018). *Environmental sustainability in shipper-LSP relationships*. Journal of Cleaner Production, 172, 2986–2998. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.11.112>
- Bjørn, A., Tilsted, J.P., Addas, A. et al. (2022) *Can Science-Based Targets Make the Private Sector Paris-Aligned? A Review of the Emerging Evidence*. Curr Clim Change Rep 8, 53–69 (2022). <https://doi.org/10.1007/s40641-022-00182-w>
- Blenkinsop P., (2025). *EU auto sector urges relief from emission fines ahead of formal dialogue*. Yahoo news/Reuters. <https://uk.finance.yahoo.com/news/eu-auto-sector-urges-relief-143418306.html>
- CARB (California Air Resource Board) (2024). *Advanced Clean Fleets Regulation Overview*. <https://ww2.arb.ca.gov/resources/fact-sheets/advanced-clean-fleets-regulation-overview>
- DagensPS (2024). *Scantias miljardfiasko: Levererade 47 ellastbilar första kvartalet*. <https://www.dagensps.se/motor/scania-miljardfiasko-levererade-47-ellastbilar-forsta-kvartalet/>
- Dahlmann, F., Branicki, L., & Brammer, S. (2019). *Managing Carbon Aspirations: The Influence of Corporate Climate Change Targets on Environmental Performance*. Journal of Business Ethics, 158(1), 1–24. <https://doi.org/10.1007/s10551-017-3731-z>
- Damert, M., Paul, A., & Baumgartner, R. J. (2017). *Exploring the determinants and long-term performance outcomes of corporate carbon strategies*. Journal of Cleaner Production, 160, 123–138. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.03.206>
- de Bakker, F. G. A., Rasche, A., & Ponte, S. (2019). *Multi-Stakeholder Initiatives on Sustainability: A Cross-Disciplinary Review and Research Agenda for Business Ethics*. Business Ethics Quarterly, 29(3), 343–383. <https://doi.org/10.1017/beq.2019.10>



Doda, B., Gennaioli, C., Gouldson, A., Grover, D., & Sullivan, R. (2016). *Are Corporate Carbon Management Practices Reducing Corporate Carbon Emissions?* *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 23(5), 257–270. <https://doi.org/10.1002/csr.1369>

DLF (2024). *TRANSPORTINITIATIVET 2025*. <https://www.dlf.se/branschinitiativ/transportinitiativet-2025>

Drivkraft Sverige (2024). *Remissvar gällande Naturvårdsverkets skrivelse Förslag på författningsändringar för att införa ett utsläppshandelssystem för utsläpp från vägtransporter och byggnader samt vissa andra utsläpp (ETS 2) samt promemoria Analys av opt-in av ytterligare – kompletterande underlag till Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdraget om ETS 2* [https://drivkraftsverige.se/wp-content/uploads/2024/03/Drivkraft-Sverige-KN2024\\_00062-ETS2.pdf](https://drivkraftsverige.se/wp-content/uploads/2024/03/Drivkraft-Sverige-KN2024_00062-ETS2.pdf)

EEA (2023). *Greenhouse gas emissions from transport in Europe*. <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

EEA (2024). *Greenhouse gas emissions by aggregated sector*. <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

Ekot (2024) *Dramatisk utsläppsökning – efter sänkt reduktionsplikt*. <https://www.sverigesradio.se/artikel/dramatisk-utslappsokning-efter-sankt-reduktionsplikt>

Energimyndigheten (2024). *Regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter*. <https://www.energimyndigheten.se/utlysningar/utlysning-regionala-elektrifieringspiloter-for-tunga-transporter/>

Europeiska Kommissionen (2020). *Höjning av Europas klimatambition för 2030*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0562>

Europeiska Kommissionen (2023a). *Direktiv om system för handel med utsläppsrätter*. Document 32023L0959. <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>

Europeiska Kommissionen (2023b). *Nytt förslag om kombinerade transporter*. Pressmeddelande EU-kommissionen 7 november 2023. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/qanda\\_23\\_5588](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/qanda_23_5588)

Europeiska Kommissionen (2024a). *Att säkra vår framtid – Europas klimatmål för 2040 och vägen mot klimatneutralitet senast 2050 genom att bygga ett hållbart, rättvist och välmående samhälle*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52024DC0063>

Europeiska Kommissionen (2024b). *Reducing CO<sub>2</sub> emissions from heavy-duty vehicles*. [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/reducing-co2-emissions-heavy-duty-vehicles\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/reducing-co2-emissions-heavy-duty-vehicles_en)

Europeiska Kommissionen (2024c). *Greening corporate fleets*. [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14111-Greening-corporate-fleets/public-consultation\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14111-Greening-corporate-fleets/public-consultation_en)

EU-Lex (2023). *EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2023/2413 av den 18 oktober 2023 om ändring av direktiv (EU) 2018/2001, förordning (EU) 2018/1999 och direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor, och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652* [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202302413](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413)

Eurostat (2023). *Climate change - driving forces*. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Climate\\_change\\_-\\_driving\\_forces](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Climate_change_-_driving_forces)



Fossilfritt Sverige, 2020a. *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft – Dagligvaruindustrin*. <https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/Dagligvaruindustrins-fardplan-%E2%80%93-Uppgraderad-2023.pdf>

Fossilfritt Sverige, 2020b. *Färdplan för fossilfri konkurrenskraft – Återvinningsindustrin*. [https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/ffs\\_atervinningsbranschen.pdf](https://fossilfrittssverige.se/wp-content/uploads/2020/09/ffs_atervinningsbranschen.pdf)

Fossilfritt Sverige, 2024. *Transportutmaningen*. <https://fossilfrittssverige.se/utmaningar/transportutmaningen/?alphabetical-list-challenge-type-taxonomy=-1> (hämtad juli 2024)

Giesekam, J., Norman, J., Garvey, A., & Betts-Davies, S. (2021). *Science-Based Targets: On Target?* Sustainability, 13(4), 1657. <https://doi.org/10.3390/su13041657>

Gustavsson Binder, Tobias, Bäckström Sebastian., Roth Anders., Svedberg Sara., Romson Åsa. (2025). *Kan miljözoner snabba på elektrifieringen av lastbilsflottan?* (publiceras februari 2025).

Gustavsson Binder, Tobias, Svedberg, Sara (2023). *Styrmedel för elektrifiering av vägtransporter, sjöfart och arbetsmaskiner. Omvärldsanalys med fokus på Norden*. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1809971/FULLTEXT02.pdf>

Gustavsson, Tobias (2021). *Drivers for Reducing GHG Emissions from Purchased Freight Transports*. Masteruppsats, IIIEE, Lunds universitet. <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOId=9052679&fileOId=9056565>

Gustavsson Binder, Tobias (2022a). *HVO100 - analys av nuläge och framtida utveckling*. IVL-rapport C709. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1714447/FULLTEXT01.pdf>

Gustavsson Binder, Tobias (2022b). *Trafikanalys Utr 2024/2, IVL:s granskning av års- och hållbarhetsredovisningar. "Genomgång av års- och hållbarhetsredovisningar 2006-2020"*.

Gustavsson Binder, Tobias (2024). *HVO100 i ljuset av Sveriges och EU:s nya klimatpolitik. Analys av hur klimatpolitiken och andra faktorer kan påverka marknaden och betydelsen av HVO100 fram till 2030*. IVL-rapport C832. <https://ivl.diva-portal.org/smash/get/diva2:1859985/FULLTEXT01.pdf>

Greenhouse Gas Protocol (2011). *Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard*. [https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Corporate-Value-Chain-Accounting-Reporting-Standard\\_041613\\_2.pdf](https://ghgprotocol.org/sites/default/files/standards/Corporate-Value-Chain-Accounting-Reporting-Standard_041613_2.pdf)

Göteborgs hamn (2024). *Järnväg Railport Scandinavia*. <https://www.goteborgshamn.se/erbjudande/jarnvag-railport-scandinavia/>. Hämtad 2024-10-14

Hassler John. (2023). *Sveriges klimatstrategi 46 förslag för klimatomställningen i ljuset av Fit for 55*. <https://www.regeringen.se/contentassets/0b09ab52d60b4f8f8212acc1b71fbbb8/sveriges-klimatstrategi---46-forslag-for-klimatomstallning-i-ljuset-av-fit-for-55.pdf>

IPCC (2023): *Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Core Writing Team, H. Lee and J. Romero (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 184 pp., doi: 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647.

Jazairy, Amer (2020). *Aligning the purchase of green logistics practices between shippers and logistics service providers*. Transportation Research Part D: Transport and Environment. Vol 82, May 2020, 102305. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102305>



Jazairy, A., & von Haartman, R. (2020). *Analysing the institutional pressures on shippers and logistics service providers to implement green supply chain management practices*. International Journal of Logistics Research and Applications, 23(1), 44–84. <https://doi.org/10.1080/13675567.2019.1584163>

Järnvägar (2023). *Godstågen blir färre*. 2023-10-26. <https://jarnvagar.nu/godstagen-blir-farre/>

Klimatpolitiska rådet (2024), *2024 Klimatpolitiska rådets rapport*. <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2024/05/klimatpolitiskaradetsrapport2024.pdf>

Lammgård, C., & Andersson, D. (2014). *Environmental considerations and trade-offs in purchasing of transportation services*. Research in Transportation Business & Management, 10, 45–52. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2014.04.003>

Large, R. O., Kramer, N., & Hartmann, R. K. (2013). *Procurement of logistics services and sustainable development in Europe: Fields of activity and empirical results*. Journal of Purchasing and Supply Management, 19(3), 122–133. <https://doi.org/10.1016/j.pursup.2013.05.002>

McKinnon, A. (2018). *Decarbonizing Freight Transport: A Review of Technical, Managerial and Operational Options*. ITF / OECD Decarbonising Road Freight Workshop Paris 28th June 2018 . Presentation. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/decarbonising-road-freight-transport-mc-kinnon.pdf>

McKinnon, A. (2021). *Towards a Carbon-free Logistics*. Kapitel i: Secchi, C., Gili A. The Global Quest for Sustainability: The Role of Green Infrastructure in a Post-Pandemic World. ISPI-McKinsey Report. [https://www.alanmckinnon.co.uk/uploaded/PDFs/Papers/Towards%20a%20Carbon-free%20Logistics%20\(McKinnon\)%20-%20chapter%20in%20ISPI%20report%20\(July%202021\).pdf](https://www.alanmckinnon.co.uk/uploaded/PDFs/Papers/Towards%20a%20Carbon-free%20Logistics%20(McKinnon)%20-%20chapter%20in%20ISPI%20report%20(July%202021).pdf)

Miljö & Utveckling (2024). *EU går vidare med bindande krav på fossilfria företagsbilar*. <https://miljo-utveckling.se/transport-eu-gar-vidare-med-bindande-krav-for-fossilfria-foretagsbilar/>

Naturvårdsverket (2024). *Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser*. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

Nilsson, Magnus (2023). *Temperaturhöjning i klimatpolitiken - en ESO-rapport om EU:s nya lagstiftning i svensk kontext*. [https://eso.expertgrupp.se/wp-content/uploads/2022/09/ESO-2023\\_7\\_Temperaturhojning-i-klimatpolitiken\\_webb.pdf](https://eso.expertgrupp.se/wp-content/uploads/2022/09/ESO-2023_7_Temperaturhojning-i-klimatpolitiken_webb.pdf)

Piper, K., Longhurst, J. (2021). *Exploring corporate engagement with carbon management techniques*. <https://doi.org/10.35241/emeraldopenres.14024.1>

Pucker, K. (2024). *Companies Are Scaling Back Sustainability Pledges. Here's What They Should Do Instead*. Harvard Business Review. <https://hbr.org/2024/08/companies-are-scaling-back-sustainability-pledges-heres-what-they-should-do-instead>

Regeringen (2017a). *Det klimatpolitiska ramverket*. <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/06/det-klimatpolitiska-ramverket/>

Regeringen (2017b). *Promemoria Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle*. <https://www.regeringen.se/contentassets/f7efe6b431d942f6ad2e8bb04c0c909a/promemoria-reduktionsplikt-for-minskning-av-vaxthusgasutslapp-fran-bensin-och-dieselbransle.pdf>

Regeringen (2021). *Promemoria Reduktionsplikt för rena och höginblandade biodrivmedel*. <https://www.regeringen.se/contentassets/8454c9fb40aa45ebaaf9027aacf9acfc/promemoria-reduktionsplikt-for-rena-och-hoginblandade-biodrivmedel/>

Regeringen (2022a). *Tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (M 2010:04) om en strategi för hur Sverige ska leva upp till EU:s åtaganden inom biologisk mångfald respektive nettoupptag av växthusgaser från markanvändningssektorn (LULUCF)*. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/kommittedirektiv/2022/08/dir.-2022126>

Regeringen (2022b). *Promemoria Pausad höjning av reduktionsplikten för bensin och diesel 2023*. <https://www.regeringen.se/contentassets/ae593b3925894072a9296c8e9edfe981/pausad-hojning-av-reduktionsplikten-for-bensin-och-diesel-2023/>

Regeringen (2023a). *Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll*. <https://www.regeringen.se/contentassets/990c26a040184c46acc66f89af34437f/232405900webb.pdf>

Regeringen (2023b). *Promemoria Sänkning av reduktionsplikten för bensin och diesel*. <https://www.regeringen.se/contentassets/3b9f78b48d4144ca85b7e76ea89f8d7c/sankning-av-reduktionsplikten-for-bensin-och-diesel/>

Regeringen (2024a). *Bilaga 4 till budgetproposition 2025. Klimatredovisning*. <https://www.regeringen.se/contentassets/eb7a52802a5c4d99aa75fb4584bf7bae/klimatredovisning.pdf>

Regeringen (2024b) *Kommittedirektiv. Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU*. <https://www.regeringen.se/contentassets/fea643134ddc494ba240165b20b202b8/styrmedel-for-att-bidra-till-en-utfasning-av-fossila-branslen-och-att-na-sveriges-klimatåtaganden-i-eu-dir.-202498.pdf>

Regeringen (2024c). *Promemoria Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*. <https://www.regeringen.se/contentassets/f5ae7dbd8e93447b9b23e26218dad332/hallbarhetskriterier-for-vissa-branslen-och-en-ny-reduktionsplikt.pdf>

Regeringen (2024d). *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera. Prop 2024/25:28. 3 oktober 2024*. <https://www.regeringen.se/contentassets/0c8564476c464dacb711939c039829d9/vagen-till-en-palittlig-transportinfrastruktur--for-att-hela-sverige-ska-fungera-prop.-20242528>

Regeringen (2024e). *Uppdrag till Trafikverket att se över banavgifter i det statliga järnvägsnätet. 20 juni 2024*. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/06/uppdag-till-trafikverket-att-se-over-banavgifter-i-det-statliga-jarnvagsnatet/>

Ritchie, Hannah (2020). *Cars, planes, trains: where do CO<sub>2</sub> emissions from transport come from?*. Our world in data. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>

Roelfsema, M., Kuramochi, T. & den Elzen, M. (2024) *Comparing the ambition of EU companies with science-based targets to EU regulation-imposed reductions*. npj Clim. Action 3, 21. <https://doi.org/10.1038/s44168-024-00098-1>

SBTi (2022a). *SMALL AND MEDIUM SIZED ENTERPRISES (SMEs) FAQs*. [https://assets.ctfassets.net/esgzhcpcb7vd/1Zu4qz2Idv4MqqzTFsd7PR/4970f0bb9fe1677491bf676c45a6155e/FAQs-for-SMEs\\_1\\_.pdf](https://assets.ctfassets.net/esgzhcpcb7vd/1Zu4qz2Idv4MqqzTFsd7PR/4970f0bb9fe1677491bf676c45a6155e/FAQs-for-SMEs_1_.pdf)

SBTi (2022b). *US Government - the world's largest purchaser - takes a bold step to align supply chain with SBTi*. <https://sciencebasedtargets.org/news/us-government-the-worlds-largest-purchaser-takes-a-bold-step-to-align-supply-chain-with-sbti>



SBTi (2024a). *Companies taking action*. <https://sciencebasedtargets.org/companies-taking-action> (hämtad juli 2024)

SBTi, (2024b) *SBTi CORPORATE NET-ZERO STANDARD*.  
<https://sciencebasedtargets.org/resources/files/Net-Zero-Standard.pdf>

SBTi, (2024c) *SBTi CORPORATE NEAR-TERM CRITERIA*.  
<https://sciencebasedtargets.org/resources/files/SBTi-criteria.pdf>

SCB (2023). *Utleveranser av biodrivmedel*.  
[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_EN\\_EN0107/UtLevBioM/?rxid=9fc55bef-d7c1-479b-aaf2-ae0a65c32ebf](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_EN_EN0107/UtLevBioM/?rxid=9fc55bef-d7c1-479b-aaf2-ae0a65c32ebf)

SCB (2024a). *Leveranser av bränslen till svenska marknaden efter varuslag Månad 2023M01 - 2024M09*.  
[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_EN\\_EN0107\\_EN0107X/LevBSvMark/](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_EN_EN0107_EN0107X/LevBSvMark/)

SCB (2024b). *Leveranser av fordonsgas, månadsvärden*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/leveranser-av-fordonsgas/pong/tabell-och-diagram/leveranser-av-fordonsgas-manadsvarden/>

Svensk Författningssamling (2024). *SFS 2024:685. Förordning om investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart*.  
<https://svenskforfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2024-09/SFS2024-685.pdf>

Tidningen Energi (2024). *Biogas blir skattebefriat igen efter nytt EU-beslut*.  
<https://www.energi.se/artiklar/2024/oktober/biogas-blir-skattebefriat-igen-efter-nytt-eu-beslut/>

Touratier-Muller, N., & Ortas, E. (2021). *Factors driving shippers' compliance with a voluntary sustainable freight programme in France*. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.128397>

Trafikanalys (2024). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2023*. Rapport 2024:3. 2024-03-28

Trafikverket (2023a). *Miljökompensation till järnvägsföretag*. Publikationsnummer 2023:189

Trafikverket (2023b). *Effekter av nya banavgifter*. TRV 2023/101861

Trafikverket (2024a). *Vägtrafikens utsläpp 2023*. PM TRV 2024/14922.  
[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecf796497dbf5720a71e607fd1/pm\\_vagtrafikens-utslapp-2023.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecf796497dbf5720a71e607fd1/pm_vagtrafikens-utslapp-2023.pdf)

Trafikverket (2024b). *Remissvar Promemoria om hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt*.  
<https://www.regeringen.se/contentassets/c64e188dbeca49499dfaf450bdd235b3/trafikverket.pdf>

Trafikverket (2024c). *Investeringsstöd för överflyttning av gods*.  
<https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/investeringsstod-for-overflyttning-av-gods/>

Trafikverket (2024d). *Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem*. Publikationsnummer 2024:154. 2024-09-30 <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1903379/FULLTEXT01.pdf>

Transport & Environment (2024). *Greening corporate fleets: an industrial and social policy for Europe*. <https://www.transportenvironment.org/articles/greening-corporate-fleets-an-industrial-and-social-policy-for-europe>

Transportinköpspanelen (2022). Opublicerat material från longitudinell analys av enkätdata 2012-2022.

Transportstyrelsen (2023). *Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2022*. Rapport Dnr TSJ 2023-1074.

Volvo Group (2024). *Report on the first quarter 2024*. <https://www.volvogroup.com/content/dam/volvo-group/markets/master/news/2024/apr/4797368-volvo-group---report-on-the-first-quarter-2024.pdf>

Wolf, C., & Seuring, S. (2010). *Environmental impacts as buying criteria for third party logistical services*. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 40(1/2), 84–102. <https://doi.org/10.1108/09600031011020377>





# Bilaga 1 – Detaljerad metodbeskrivning

I denna bilaga ges en närmre metodologisk beskrivning av enkätutskicket till transportköpare samt beräkningen av besparade utsläpp på grund av frivilliga åtgärder.

## Enkätutskick till transportköpande företag

En enkät skickades ut till 105 transportansvariga bland tillverkande företag och partihandlare i Sverige med fler än 100 anställda. Enkäten skickades ut i samarbetet med Transportinköpspanelen<sup>8</sup> vilket är ett strategiskt samarbete mellan IVL Svenska Miljöinstitutet, Göteborgs universitet och Chalmers som påbörjades redan 2010. Sedan 2012 genomförs en stor enkätstudie vartannat år, där cirka 150 företag deltar. De respondenterna som deltog i den senaste studien 2022 och som angivet att de godkänner att få förfrågan om deltagande i framtida forskningsaktiviteter inom transportinköp från IVL, Chalmers och Göteborgs universitet, fick vår enkät skickad till sig. 40 svar erhöles med slutna svarsalternativ och möjlighet att lämna kommentarer på samtliga frågor. Följande frågor ingick i enkäten (svarsalternativ kursivt i parentes):

- **Har ert företag klimatmål som omfattar era godstransporter?** (ja/nej/vet ej)
- **Vad har ni för klimatmål?** (Vi har antagit ett eget klimatmål om minskade utsläpp av växthusgaser, Vi har skrivit på Fossilfritt Sveriges Transportutmaning, Vi har validerade mål enligt Science-Based Targets (eller har ansökt om målvalidering), Övrigt klimatmål, vänligen ange, Vet ej)
  - (vid ja): **Påverkar era klimatmål vilka krav ni ställer på transportererna?** (skala 1-7, med 1 påverkar inte alls, 7 påverkar i hög grad)
  - (vid nej): **Vad är den viktigaste orsaken till att ni inte har klimatmål för era godstransporter?** (Vi planerar för det, men är inte klara med arbetet, Transporterna utgör endast en liten del av vårt företags utsläpp av växthusgaser, Frågan är inte relevant, vänligen ange varför, Annan orsak, vänligen ange vilken:, Vet ej)
- **Har ni vidtagit åtgärder på grund av de utsläppsökningar som förändringen av reduktionsplikten medfört?** (ja/nej/vet ej)
  - (vid ja): Hur mycket har ni ökat ert arbete med följande åtgärder på grund av förändring av reduktionsplikten? (Ökad användning av HVO100 eller andra biodrivmedel, Användande av el-fordon, Effektivare användning av fordon/farkoster genom t.ex. eco-driving och ruttplanering, Effektivare användning av fordon/farkoster genom högre fyllnadsgrad, Användande av trafikslag med mindre miljöpåverkan, Förändring av våra försörjningskedjor för att minska transportbehovet, Annat)
  - (vid nej): Vilket är den viktigaste orsaken till att ni inte vidtagit åtgärder på grund av förändring av reduktionsplikten? (Transporterna som berörs av ändrad reduktionsplikt utgör endast en liten del av vårt företags utsläpp av växthusgaser, Det innebär för stora kostnader för oss, Ingen prioriterad fråga, nnan orsak, vänligen ange vilken, Vet ej)

---

<sup>8</sup> <https://www.chalmers.se/centrum/northern-lead/transportinkopspanelen/>

## Beräkning av besparade utsläpp

Besparade utsläpp av CO<sub>2</sub> från fossila bränslen (ur ett tank-to-wheels perspektiv) på grund av frivilligt användande av HVO100, FAME100, biogas och elfordon (Figur 9 på sida 32) har uppskattats med hjälp av följande underlag för åren 2021–2024, där data för 2024 är preliminär:

- Statistik över energimängder som använts till tunga lastbilar och lätta lastbilar enligt Trafikverkets beräkningar med HBEFA-modellen (Trafikverket, 2024).
- Statistik över energimängder som använts till arbetsmaskiner enligt Naturvårdsverkets beräkningar med Arbetsmaskinsmodellen (Naturvårdsverket, 2024).
- Statistik över levererade mängder HVO100, FAME100 och biogas (Energimyndigheten, 2024).
- Volym av HVO100 och FAME100 som används i kollektivtrafikens bussar (Svensk kollektivtrafik, 2024)

HVO100 och FAME100 som använts i lastbilar och arbetsmaskiner har uppskattats som differensen mellan de volymer som levererats av drivmedelsbolagen och de volymer som använts till kollektivtrafikens bussar. Det har alltså antagits att inga höginblandade drivmedel används i personbilar eller i privat busstrafik, vilket var en förenkling vi fick göra pga. statistik över detta saknas.

För att beräkna hur stora emissioner av fossil CO<sub>2</sub> som undviks (TTW) på grund av att eldrivna lastbilar används beräknades vilka utsläpp som skulle genererats av motsvarande dieseldrivna fordon.

### Referenser

Naturvårdsverket (2024). *Arbetsmaskiner, utsläpp av växthusgaser*.

<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-arbetsmaskiner/>

Trafikverket (2024) *Emissionsberäkningsmodellen HBEFA*. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/minskad-klimatpaverkan/emissionsberakningsmodellen-hbefa/>

Energimyndigheten (2024) *Drivmedelsrapporten på webben*:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiODhlN2IyNmUtMmQ4OC00MzFmLTlkZTEtMWNhZGNhZmFjNzkwIiwidCI6IjVjMTk0OGIzLWE5ODYtNDg1MC04M2YyLTQ2NTk2NWZmNmNhMSIsImMiOiJh9>

Svensk kollektivtrafik (2024), personlig kontakt



Triple F står för **Fossil Free Freight**, som anspelar på programmets syfte - att bidra till att minska godstransporternas koldioxidutsläpp i Sverige. Triple F är Trafikverkets forskning- och innovationssatsning och Lindholmen Science Park står som värd i samarbete med VTI och RISE. Programmet startade 2018 och kommer som längst pågå till 2030.

