



# Konsekvenser av höga drivmedelskostnader

**TRANSPORTFÖRETAGEN**

# Att förändra kartan efter verkligheten

De rusede drivmedelspriserna pressar många av våra medlemsföretag till bristningsgränsen. Vägtransportsektorn är en bransch med låga marginaler och de kostnadsökningar som uppstår till följd av höga drivmedelspriser gräver stora hål i företagens plånböcker. Delar av transportsektorn är dessutom redan hårt sargade av Coronapandemin.

När verkligheten förändras måste man ändra kartan.



Reduktionsplikten har lett till betydligt större prisökningar på framför allt diesel jämfört med de bedömningar som gjordes så sent som 2020. Samtidigt har elektrifieringen av nybilsflottan ökat i väsentligt snabbare takt än vad Energimyndigheten förutspådde. Det innebär att de bedömningar som gjordes för att bestämma takten på ökningarna av reduktionsplikten har väsentligt förändrats sedan dess.

Det räcker inte att frysa reduktionsplikten, som regeringen nu föreslår för nästa år. Vi anser att det krävs en nystart. Transportföretagen föreslår att vi backar bandet tillbaka till 2018 års nivåer samtidigt som vi gör en omfattande analys både vad avser tillgången på biodrivmedel och elektrifieringens konsekvenser. Vi börjar om helt enkelt. Börjar om med ett styrmedel som i grunden är en av pusselbitarna för att minska transportsektorns utsläpp på relativt kort sikt, både från nya och äldre fordon.

För som det nu är gynnar inte situationen med stigande drivmedelspriser omställningen. Peter Sagebrant, vd för Alwex, beskriver det i bra i artikeln i foldern. Tidigare handlade hans arbete mest om hållbarhet och strategier för hur de skulle minska sin klimatbelastning. Nu handlar det mesta om att förhandla för överlevnad.

Men vi tycker också att Sverige ska följa Tysklands exempel och införa ett massivt stöd för de som investerar i elektriska lastbilar. Prisskillnaden mellan en tyngre lastbil med förbränningsmotor och en med elektrisk drivlina är betydande. En elektrisk är tre-fyra gånger så dyr som en motsvarande med förbränningsmotor. I Tyskland står staten för 80 % av merkostnaden. Likaså får företaget 80 % av investeringskostnaden för den laddinfrastruktur som krävs täckt av staten.

I år höjdes elbusspremien. Vi anser att den höjda elbusspremien ska förlängas.

Att ställa om transporterna för att bidra till att Sverige ska bli klimatneutralt år 2045 är transportsektorns enskilt viktigaste fråga. Med lite hjälp på traven från staten kommer vi att nå målet.

Trevlig läsning!

Marcus Dahlsten

Vd Transportföretagen

Bransch- och arbetsgivarorganisation för transportsektorn inom Svenskt Näringsliv

P.S Vill du veta mer om vad Transportföretagen anser behöver göras för att mildra situationen med stigande drivmedelspriser och ställa om transportsektorn på sikt kan du läsa här [Räddningsåtgärder på kort och lång sikt för svensk transportsektor - Transportföretagen \(transportforetagen.se\)](https://transportforetagen.se). Du är givetvis också mer än hjärtligt välkommen att kontakta mig eller någon av mina medarbetare. D.S

# Drivmedelspriserna pressar svenska vägtransporter

**De höga drivmedelspriserna är just nu på allas läppar. En effekt kan bli att svenska åkerier får svårt att konkurrera mot utländska bolag:**

**– Det finns en klar konkurrensfördel för utländska åkare om de kör full tank och upp genom Sverige, säger Foodtankers vd Tomas Petterson.**

Sveriges många åkare och åkerier får landet att fungera. Ett av bolagen som befinner sig på vägarna är svenska Foodtankers, som specialiserat sig på långväga transporter av flytande livsmedel. En minst sagt krävande verksamhet:

– Jag brukar skämtsamt säga att vi är delansvariga för såväl det svenska folkets välmående som övervikt. Vi är en viktig komponent i Sveriges livsmedelsförsörjning och därmed klassade som en viktig resurs ur ett samhällsperspektiv, säger vd Tomas Petterson.

Foodtankers flotta består av 110 lastbilar och 130 trailers där de lastar allt ifrån öl och vin till fetter, oljor, flytande socker, choklad och juicer. Transporterna är ofta långa – i genomsnitt transporteras livsmedlen 75–80 mil under en körning:

– Drivmedel är en oerhört viktig fråga för oss. Här har vi två scenarion. För inrikestrafiken i Sverige försöker vi att köra så mycket HVO som möjligt på grund av hållbarhetsaspekten. Där har vi resonerat som så att vi tillsammans med våra kunder delat på kostnaden. Det har tidigare fungerat bra men här ser vi att andelen kunder som vill eller kan betala extra minskar, det har helt enkelt blivit för dyrt.

När det gäller internationella transporter är det diesel som gäller, med sina numera dagliga rekordnoteringar:

– Eftersom vi kör så mycket internationellt ser vi de oerhört stora skillnaderna i priser. Att tanka i Sverige skiljer 12 kronor litern mot Polen. Det är alltså någonstans runt 35 kronor milen i skillnad, det går inte hämta hem någon annanstans. Det blir så klart en klar konkurrensfördel för utländska åkare om de kör full tank och upp genom Sverige.

Att bränslepriserna skiljer så pass mycket vid internationella transporter innebär också en hel del planering för var i Europa tankningen ska ske:

– Rent generellt är det så att när man ska in i ett land med billigare bränsle, då ska du nästan köra på ångorna och när du lämnar landet, då ska tanken vara full. Om man planerar sin tankning när man kör i flera länder finns många tusenlappar att tjäna.

För att undkomma problemet med bränslepriserna har Foodtankers, liksom många i branschen, en så kallad bränsleklausul där kostnaden för drivmedlen regleras tillsammans med kunden. Men när prisökningarna blir snabba är det lika fullt en utmaning för lönsamheten:

– Vår policy mot våra kunder är att vi varken ska tjäna eller förlora pengar på bränsle. Flertalet klausuler uppdaterar vi på månadsbasis, en del på kvartalsbasis. Där kan man ju säga att det är tur att kvartalen tog slut sista december när priserna började rusa. Vi ligger alltid back mot klausulen när priserna plötsligt stiger.

Det stora problemet, tror Tomas Petterson, drabbar mindre åkare som framför allt arbetar med kortare transporter och som tidigare inte sett något behov eller haft möjlighet till sådana klausuler med kunden.

– Där blir det väldigt svårt med de priser som nu råder. Den andra sidan av myntet är att oavsett vad bränslepriset är kommer vägtransporter att behövas. Det är bara frågan om att någon måste betala för det här, oavsett om det är åkaren eller kunden.

Risk att svenska verksamheter slås ut

Att det är så pass olika priser i Europa både vad gäller löner och drivmedel, menar Tomas Petterson, innebär en risk för svenska bolag:

– Utländska åkerier har dels lägre lönekostnad, dels ett annat bränslepris. Det i kombination gör att svenska åkare inte har en chans att konkurrera på pris.

Det här kan också få följdverkningar långt bortom transportleden:

– Det är främst ur det internationella perspektivet som det blir snedfördelning och det har ju inte bara med branschen att göra, det har med våra kunder att göra. Det är kanske den viktigaste delen. Om transportkostnaden blir en för stor del av varuvärdet blir det väldigt svårt att konkurrera med industrier i billigare länder.

– Ta en sådan sak som skogsindustrin. Det är tunga transporter som går med virke och massa, här kommer priset för drivmedel att sticka och här konkurrerar vi med länder som USA och Kanada där drivmedlet är mycket billigare. Där kan hela den svenska skogsindustrin bli lidande.

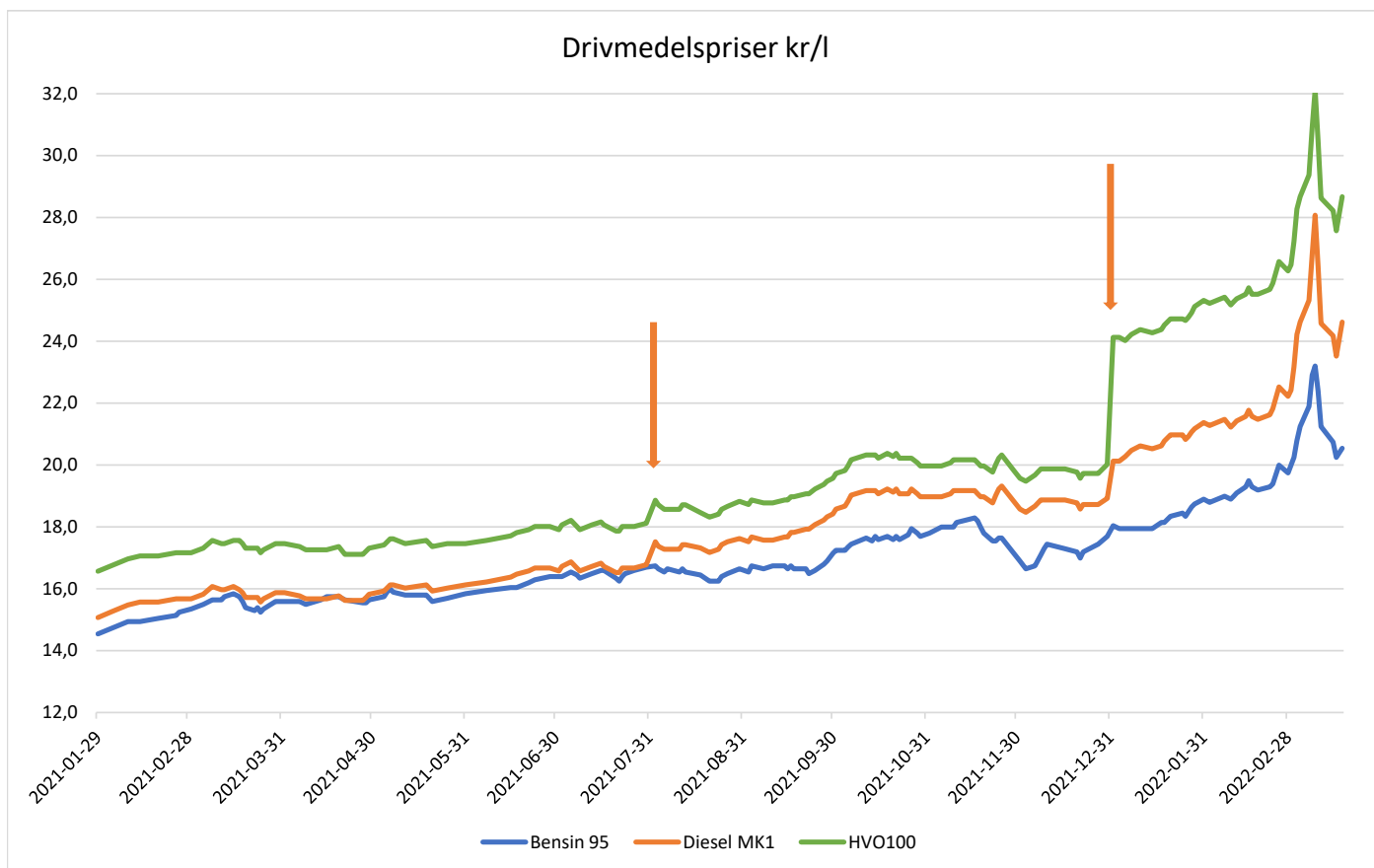
På sikt tror Tomas Petterson att drivmedelspriserna, om de inte sänks, kan leda till att hela industrilandskapet i Sverige börjar att förändras:

– Om logistikdelen av verksamheten, som tidigare varit billig, plötsligt blir mycket dyrare, då kommer man att tänka om var produktionen sker och i vilka fabriker. Vi går i en riktning att transportkostnaden blir så hög att man måste tänka om. De flesta kunderna kan inte ställa om från vägtransporter till något annat och då kommer man att behöva förändra på andra sätt.



Foto: Foodtankers

# Drivmedelspriserna är på historiskt höga nivåer



## Reduktionspliktenns ökade nivåer avspeglas tydligt i priset på diesel och HVO100.

Den 1 augusti 2021 fick reduktionsplikten en priseffekt på produktpriset (vilket också påverkar momsens) på 75 öre, när plikten kräver 26 % utsläppsreduktion (från 21 %) från diesel.

Från den 1 januari 2022 kräver plikten 30,5 % vilket gav en prisutveckling på 120 öre.

Notera den snabba prisutvecklingen på HVO100. Den 1 jan 2022 gick priset upp 410 öre vilket är ett direkt resultat av reduktionsplikten. Prisdifferensen mellan HVO och diesel har ökat kraftigt från att HVO historiskt legat ca 150 öre högre i pris än diesel. Noterbart är även att HVO100 är helt skattebefriat. Skulle skattebefrielsen upphöra skulle priset gå upp ca 400 öre/l ytterligare.

En stor del av drivmedelspriset består av skatter, ca 50 % på bensin och ca 40 % på diesel. Den svenska reduktionsplikten är en underliggande prisdrivande faktor, som också kommer öka ännu mer fram till år 2030. Oro på världsmarkanden på grund av Rysslands krig i Ukraina är fortsatt en stor osäkerhetsfaktor, vilket kommer skapa mycket volatila priser framöver.



# ”Handlar om någon månad till, sedan finns det risk för konkurser”

**Om dieselpriiserna fortsätter öka i den här takten handlar det om någon månad till, sedan finns det risk för konkurser, bedömer Peter Sagebrant, vd för Alwex i Växjö.**

– De 1000 kronor regeringen nu skänker är bara pinsamt och ses som valflask och kommer inte betyda någonting i det stora hela. Först skattas vi ihjäl och sen får vi bidrag för att ha råd att betala skatten...

Det säger Peter Sagebrant, vd för Alwex i Växjö, med anledning av regeringens stödpaket. Alwex är ett av många transportföretag som pressas hårt av de ökande drivmedelskostnaderna.

Peter Sagebrant bedömer att det handlar om någon månad till, om situationen fortsätter som hittills, sedan finns det risk för konkurser bland Alwex 70 delägare.

– Det skulle jag tro. Eller så lägger de ratten på hyllan helt enkelt, då det inte är lönsamt att fortsätta. Det är en lågmarginalbransch från början.

När Peter Sagebrant blev vd för något år sedan var situationen en annan. Då handlade frågorna om hållbarhet, klimat och strategier för hur Alwex skulle bidra till en hållbar utveckling av transportsektorn. Nu handlar det om företagets överlevnad.

– Vi lägger nog all vår tid på det här för tillfället, fullt fokus. Allt arbete ligger på att förhandla med våra kunder.

De möter förståelse från kunderna och där det saknades tidigare har de på de flesta områden fått till månatliga indexjusteringar i avtalen.

– Kunderna förstår situationen. Drivmedelstillägg och index på månatlig basis har vi fått till men med situationen just nu så är det väldigt mycket pengar våra delägare måste ligga ut med. Det är eftersläpningen vi inte klarar av.

Hur är stämningen bland delägarna, åkeriföretagen, är det upprörda känslor?

Peter Sagebrant funderar en stund.

– Nej, mer av uppgivenhet kanske. Vad vi känner inom hela Alwex däremot, är ett otroligt missnöje med vår regering. När branschen är på väg att gå omkull, då säger de att de bevakar läget. Det finns en otrolig frustration, resten av Europa har lägre dieselpriiser.

Visst spelar kriget i Ukraina in, men att Sverige har världens högsta dieselpriis är resultatet av politiska beslut i Sverige. Peter Sagebrant berättar om en förare som körde till Danmark och tankade och därigenom sparade 1900 kronor på en tankning efter att alla avgifter var betalda.

När det gäller höginblandat är situationen etter värre. Alwex har flera avtal där kunderna kräver att de kör höginblandat, HVO100. Här har priserna ibland legat över 30 kronor litern. I samtal med kunderna märker Peter Sagebrant att tveksamheten börjar öka om det är värt merkostnaden.

– Det händer också att det är slut på HVO100 i depån och förarna får köra längre för att tanka.

Han vet inte om han ska skratta eller gråta åt situationen.

– Transportnäringen är duktig på att se helheten och att det behövs en mängd olika bränslen, medan privatbilister bara pratar el. Vi behöver biodrivmedel under lång tid framöver men nu är priserna sådana att det blir helt orimliga kostnader.

Han välkomnar i och för sig regeringens krispaket men säger att det är för lite och för sent. Regeringen föreslår att energiskatten sänks till EU miniminivå från och med juni till och med oktober.

– Om prisutvecklingen fortsätter som hittills är juni för sent, konstaterar Peter Sagebrant lakoniskt.

För det lite längre perspektivet anser han att reduktionspliktsnivåerna måste ses över.



Foto: Alwex

# Taxi Stockholm:

## ”I december trodde vi livet var tillbaka”

De världsrekordhöga dieselpriserna pressar taxinäringen hårt. Dimitrios Nikopoulos och Lars-Göran Göransson, styrelseordförande respektive vice ordförande i Taxi Stockholm dignar under de höga drivmedelskostnaderna.



Vi skriver oktober 2021. Restriktionerna hade börjat släppa. Människor vände åter till arbetsplatserna.

– Vi började se ljuset i tunneln. I december trodde vi att livet var tillbaka, säger Dimitrios Nikopoulos.

Även om både Dimitrios Nikopoulos och Lars-Göran Göransson har nära till skrattet klingar allvaret i botten av samtalet. De senaste åren har varit en tuff resa. Sverige stängdes ner. Telefonerna i Taxi Stockholms växel slutade att ringa. Coronapandemin slog hårt och brutalt mot taxinäringen. Och många av de offentliga stöden är inte anpassade för taxinäringen.

När läget blev bättre i höstas, då människor började återgå till kontoren, började Taxi Stockholm andas morgonluft. Kunderna kom så sakteliga tillbaka. Men Taxi Stockholm hade som de flesta andra företag i taxinäringen förlorat personal under pandemin.

– De senaste månaderna har varit lite av en berg- och dalbana. Våra medlemmar har förlorat runt 30 procent av sina förare under pandemin, förare som valde att stanna i A-kassa eller hade gått till andra arbeten. När efterfrågan steg fick vi därför svårt att möta den efterlängtade efterfrågan från våra kunder. Men våra åkerier började trots allt så sakta resa sig upp igen, berättar Dimitrios Nikopoulos.

Men in på planen kom det muterade coronaviruset Omicron. Nya restriktioner infördes. Samtalen till Taxi Stockholms växel minskade igen.

Och som om inte det var nog steg bränslepriserna i sky. Frustrationen är påtaglig hos både Dimitrios Nikopoulos och Lars-Göran Göransson. De representerar en bransch som har slagits i spillror av coronapandemin och som nu möter en verklighet med 60 procent högre dieselpriser än för ett år sedan.

– Skatt på drivmedel är ett viktigt styrmedel för omställningen till en hållbar transportsektor och Taxi Stockholm har ambitiösa mål för att ställa om men det vi ser nu gagnar knappast ambitionerna. Vi tycker att man borde se över de sammantagna effekterna av beskattningen och bonus-malus och även göra insatser för att fossilfria drivmedel ska vara konkurrenskraftiga. Med nuvarande drivmedelskostnader skulle vi behöva öka priset till kund med elva procent för ett fordon som kör på HVO100, säger Lars-Göran Göransson. För reduktionspliktsdieseln skulle vi behöva öka priset med 7,5 procent och 5 procent för bensin.

De skulle vilja skynda på elektrifieringen men säger att det inte finns tillräckligt med laddinfrastruktur i Stockholm. Lars-Göran Göransson har fem bilar i sitt åkeri och han berättar att det inte finns tillräckligt med kraft i nätet där han har sitt kontor för att gå över till eldrift.

I princip alla offentliga avtal de kör kräver HVO100.

– Vi är en nödvändig länk i kollektivtrafiken i Stockholm både för att komplettera övrig kollektivtrafik och för att regionen ska kunna tillhandahålla mobilitet för alla människor. Men, vi ser att man inte tar med det i planeringen, inte minst genom att man skjuter över kostnader på utförarna av transporttjänsterna. I de offentligt upphandlade tjänsterna har vi i och för sig drivmedelstillägg men de regleras i april, några i augusti. Och vissa kommuner säger dessutom att vi får bara 75 procent av index, säger Lars-Göran Göransson.

Och för många avtal är drivmedelspriset fast det första året. Kommunen vill ha överblick över sina kostnader säger de.

Lars Annerberg, som arbetar med den upphandlade busstrafiken på Sveriges Bussföretag inom Transportföretagen, anser att indexreglering från dag ett borde vara standard vid alla offentliga upphandlingar av transporter:

– Det är anmärkningsvärt att kommunerna inte begriper vilka onödiga affärsrisker de bygger in i sina upphandlingar när de inte har affärsneutrala indexvillkor. Ingen ska vinna på index, men ingen ska förlora – det är målet med indexreglering.

Dimitrios Nikopoulos är till naturen optimist men han betonar att situationen för branschen är allvarlig.

– Hur får vi återväxt i taxinäringen? Och inte minst, hur lockar vi fler kvinnor?

Men vi avslutar med något positivt. Lars-Göran Göransson och Dimitrios Nikopoulos riktar ensont en tacksamhetens tanke till Region Stockholm.

– Ja, Region Stockholm räddade taxibranschen i Stockholm genom att vi fick köra ut hemtesterna under pandemin, säger Dimitrios Nikopoulos.

## **Transportföretagens paket för kort och lång sikt**

- *Inför statliga kreditgarantier för transportföretag med drivmedelstillägg*
- *Sänk energiskatterna snarast till EU: s miniminivå*
- *Avskaffa BNP-indexeringen och frys uppräknig med KPI till 2025*
- *Bromsa och nystarta reduktionsplikten*
- *Följ Tysklands exempel och inför ett statligt, omfattande investeringsstöd till elektriska lastbilar och förläng elbusspremien*
- *Sätt offensiva mål för utbyggnad av laddinfrastruktur för tung trafik*

Läs mer på: [transportforetagen.se](https://transportforetagen.se)