



Elbilsomställningen – är vi redo att ta nästa steg?

En lägesrapport om elektrifieringen av den svenska bilflottan.



Elbilsomställningen - en utmaning eller en möjlighet?

Sverige, Europa och världen står inför ett paradigmskifte när det gäller all typ av fordonstrafik. Vi behöver ligga i framkant när det gäller omställningen från fossila drivmedel till andra alternativ, där el har en uppenbart ledande roll framöver. Alldeles oavsett vad man tänker eller tycker om den här omställningen kan det vara svårt att navigera rätt i den ofta rätt spretiga debatten. Ambitionen med den här rapporten är att sammanfatta nuläget, men också att blicka framåt och se vart vi är på väg.

Som en av de största återförsäljarna av drivmedel är den här utvecklingen en central del av vår verksamhet sedan många år tillbaka. Snabb och ultrasnabb laddning av fordon är ett alltmer självklart inslag på våra stationer. Och vi vet, som det kommer att redovisas senare i den här rapporten, att just laddning längs väg är en avgörande faktor för många i valet att skaffa en elbil eller inte.

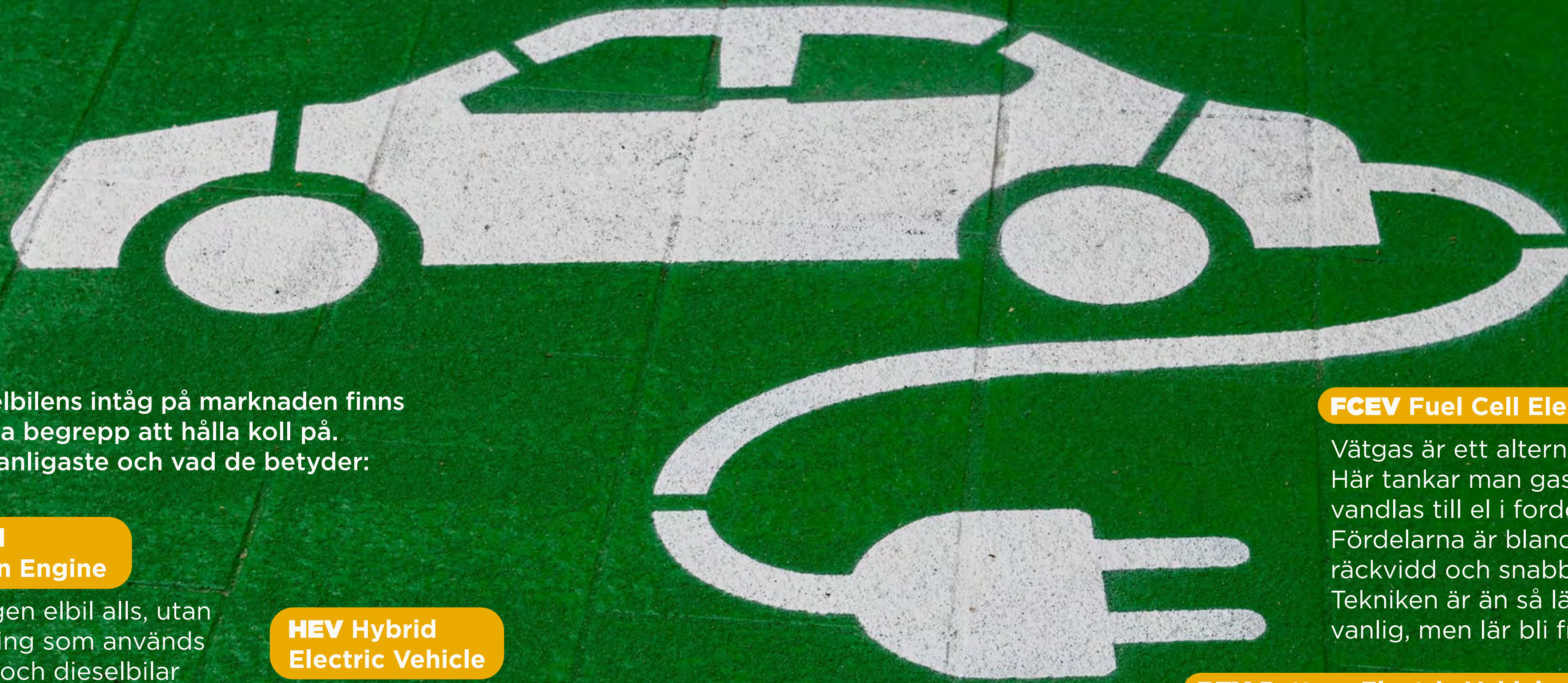
I dag finns det runt 130 000 personbilar i Sverige som går uteslutande på el. Med totalt cirka 5 miljoner registrerade bilar utgör de alltså förhållandevis blygsamma 2,5 procent av fordonsparken. Och för yrkestrafiken är den siffran ännu lägre. Men det går fort nu. Över hälften av de

personbilar som nyregistreras i dag är laddbara och under de första månaderna 2022 har rena elbilar ökat sin andel markant jämfört med hybridlösningar. Den här rapporten är tänkt för dig som är nyfiken på att veta mer om den här utvecklingen, oavsett om du är privatbilist, yrkeschaufför eller ansvarar för en bilflotta av något slag.

Det som är säkert är att denna omställning mot el, alldeles oavsett utmaningarna som är kvar att lösa, är en enorm möjlighet för oss alla. Som privatpersoner, företag och för samhället i stort. Det är också en nödvändighet om de högt ställda kraven på minskade utsläpp ska infrias, såväl nationellt som internationellt.



BEV, HEV, PHEV... Vad är egentligen en elbil?



I och med elbilens intåg på marknaden finns det flera nya begrepp att hålla koll på. Här är de vanligaste och vad de betyder:

ICE Internal Combustion Engine

Detta är ingen elbil alls, utan en benämning som används för bensin- och dieselmotorer samt etanol, biogas, biodiesel och liknande, alltså gamla hederliga förbränningsmotorer. Uttrycket har inte använts särskilt ofta, men blivit viktigare i och med att andra motoralternativ blir allt vanligare.

HEV Hybrid Electric Vehicle

Den här bilen kallas även för mildhybrid och är en hybridbil med både förbränningsmotor och elmotor. Elmotorn laddas medan du kör, och du varken kan eller behöver ladda den genom en laddare eller väggkontakt.

PHEV Plug-in Hybrid Electric Vehicle

Det vi normalt menar när vi säger hybrid. En bil som kan köras kortare sträckor på el, men som även har en förbränningsmotor som går på bensin eller diesel för längre sträckor. Batteriet måste laddas.

FCEV Fuel Cell Electric Vehicle

Vätgas är ett alternativ till ren el. Här tankar man gas som sedan omvandlas till el i fordonets bränslecell. Fördelarna är bland annat längre räckvidd och snabbare tankning. Tekniken är än så länge inte särskilt vanlig, men lär bli framöver.

BEV Battery Electric Vehicle

Kallas ofta också för EV, men vissa använder EV som samlingsnamn för alla typer av batteridrift. Det här är en "riktig" elbil där det inte finns någon förbränningsmotor alls, utan man förlitar sig helt på eldrift. BEV används ibland även för att beskriva andra typer av eldrivna fordon som motorcyklar, mopeder och cyklar.



Laddning, snabbladdning eller ultrasnabb laddning? Vad är skillnaden?

Ladda hemma

Hemmaladdningen sker när elbilen inte används, oftast under natten. Här blir hastigheten mindre viktig. En elbil som laddas hemma bör alltid ha en så kallad laddbox av något slag, som hanterar och styr laddningen av bilen över tid. Laddboxen ser också till att elnätet inte överbelastas i onödan. Här är det lämpligt att ladda bilens batteri till 100 procent innan du ger dig ut på en längre resa, annars är rekommendationen att ladda upp till 80 procent för att spara på batteriets livslängd.

Ladda längs väg

Längs vägen är laddhastigheten mycket viktig, även om man sällan laddar batteriet fullt. Anledningen är att det alltid går mycket snabbare att ladda ett batteri till cirka 80 procent, medan de sista 20 procenten tar avsevärt längre tid. Det finns tre huvudsakliga hastigheter som är värda att nämna i dag - 50, 150 och 300-350 kW. Den maxhastighet som kan användas beror på typ av laddstolpe och på vilken hastighet bilen klarar. Det finns även laddare som har lägre hastighet, men då tar det också avsevärt längre tid att ladda. Ultrasnabb laddning är enligt oss när det går snabbare än 150 kW.

FAKTA:

Laddbox Med en laddbox får du en säkrare och jämnare överföring av el till bilen. Det finns även smarta boxar som kan optimera när och hur bilen laddas, exempelvis under tider elen är billigare eller när den inte behövs på annan plats i huset.

Hur lång tid tar det att ladda?

Exakt hur lång tid det tar att ladda är inte helt lätt att svara på. Flera faktorer spelar in som den hastighet bilen klarar att ladda i, storlek på batteri och självklart den hastighet som erbjuds på den aktuella laddplatsen. Men även externa faktorer som temperatur och hur pass laddat batteriet redan är spelar en stor roll. Som någon form av riktmärke brukar man prata om följande utgångspunkter från ett någorlunda tomt batteri:

**LADDA HEMMA TILL 100 %
8-10 timmar**



**LADDA LÄNGS VÄG 50 kW UPP TILL 80 %
Runt 1 timme**



**LADDA LÄNGS VÄG 150 kW UPP TILL 80 %
20-30 minuter**



**LADDA LÄNGS VÄG 350 kW UPP TILL 80 %
Under 10 minuter**

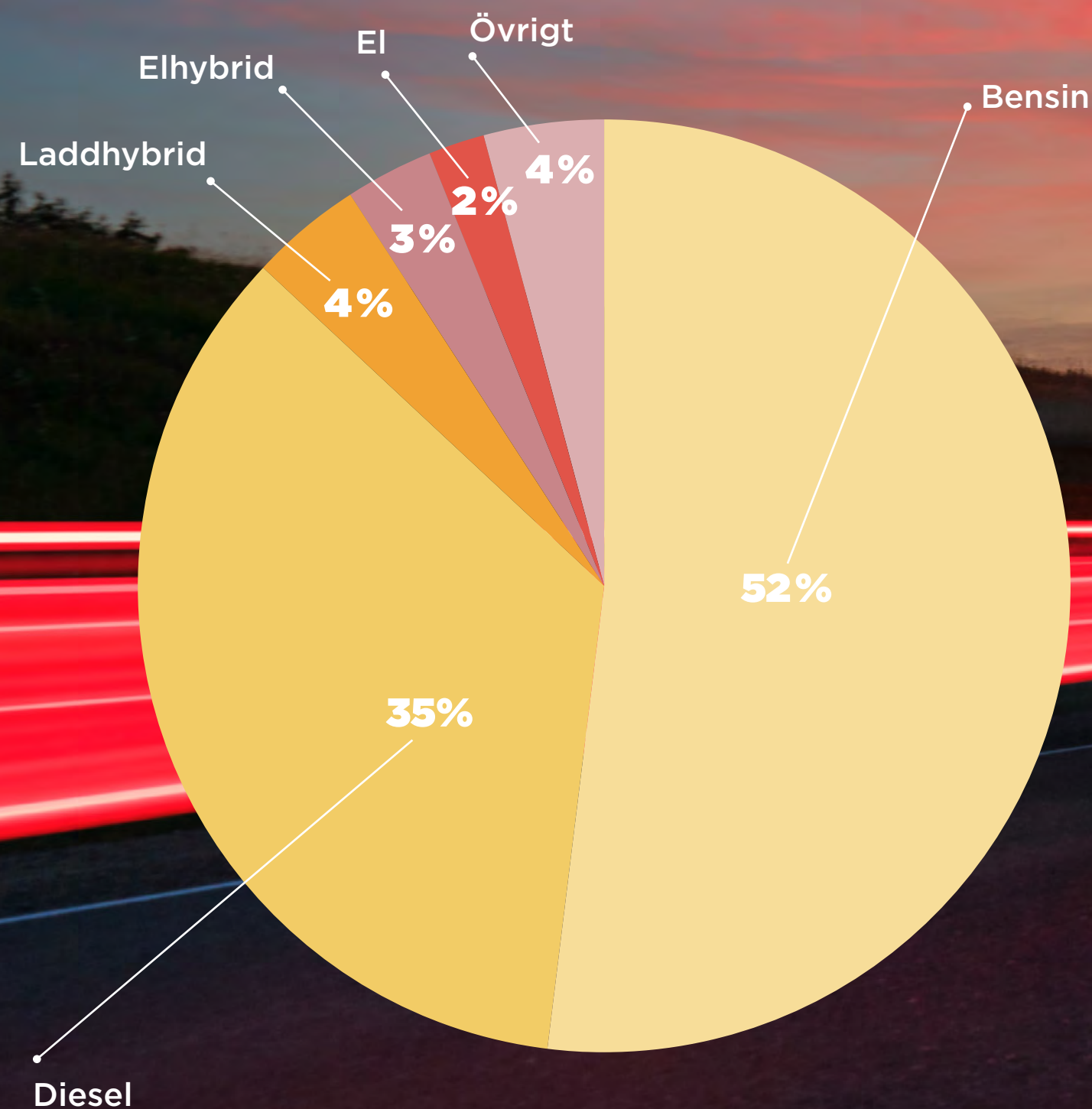


Totalt antal registrerade fordon i Sverige 2022

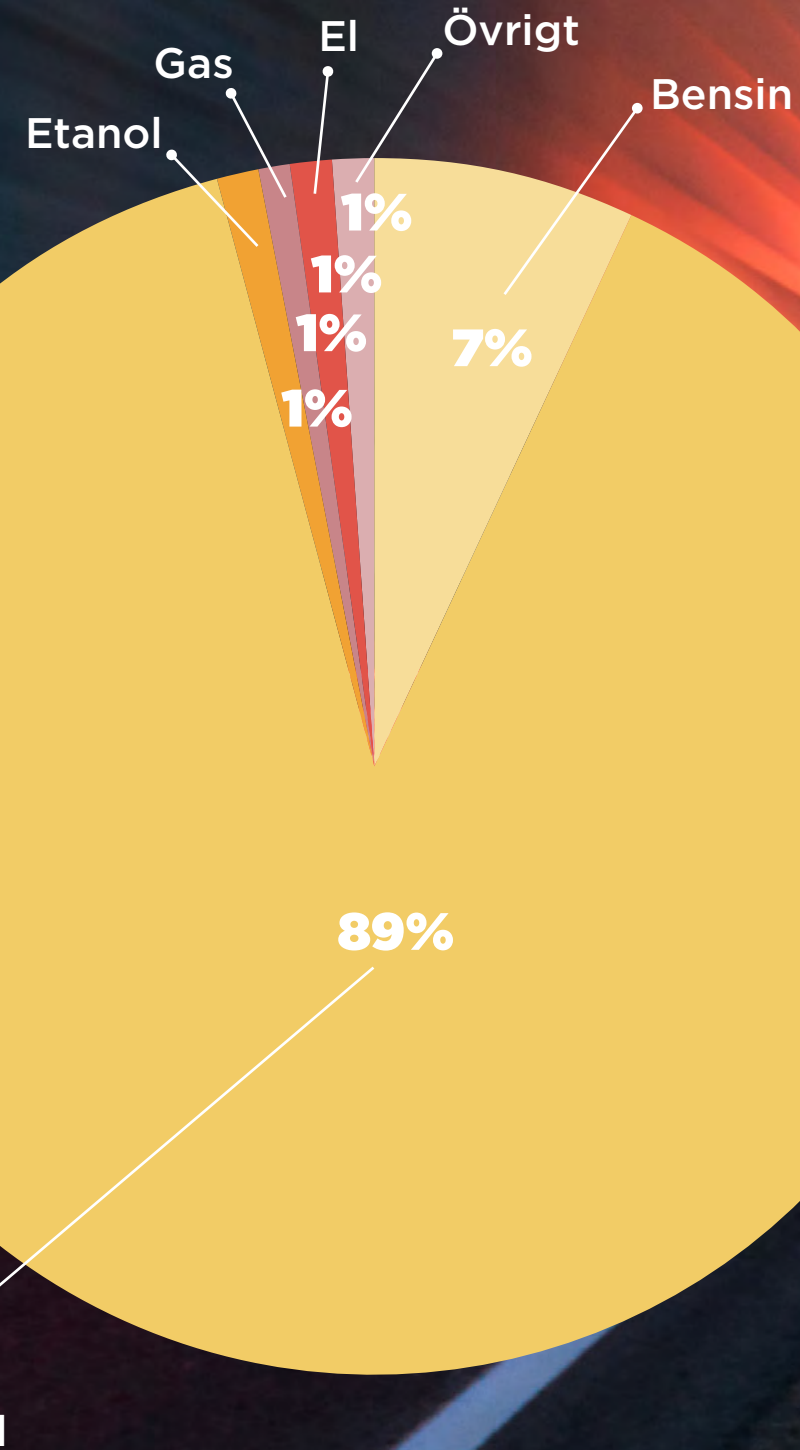
- en lång väg kvar för el



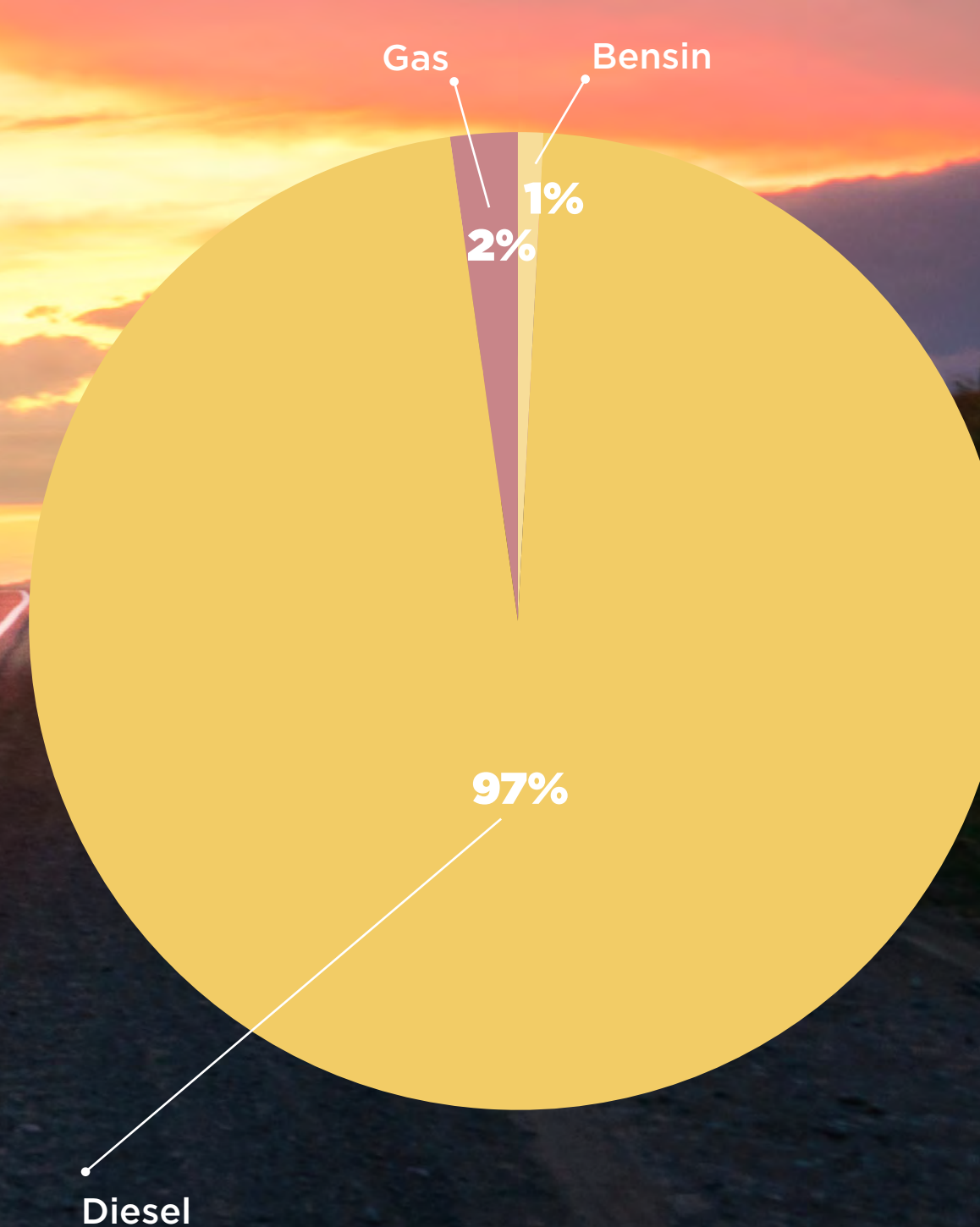
Personbilar
4 987 000



Lätta lastbilar
606 000



Tunga lastbilar
86 000

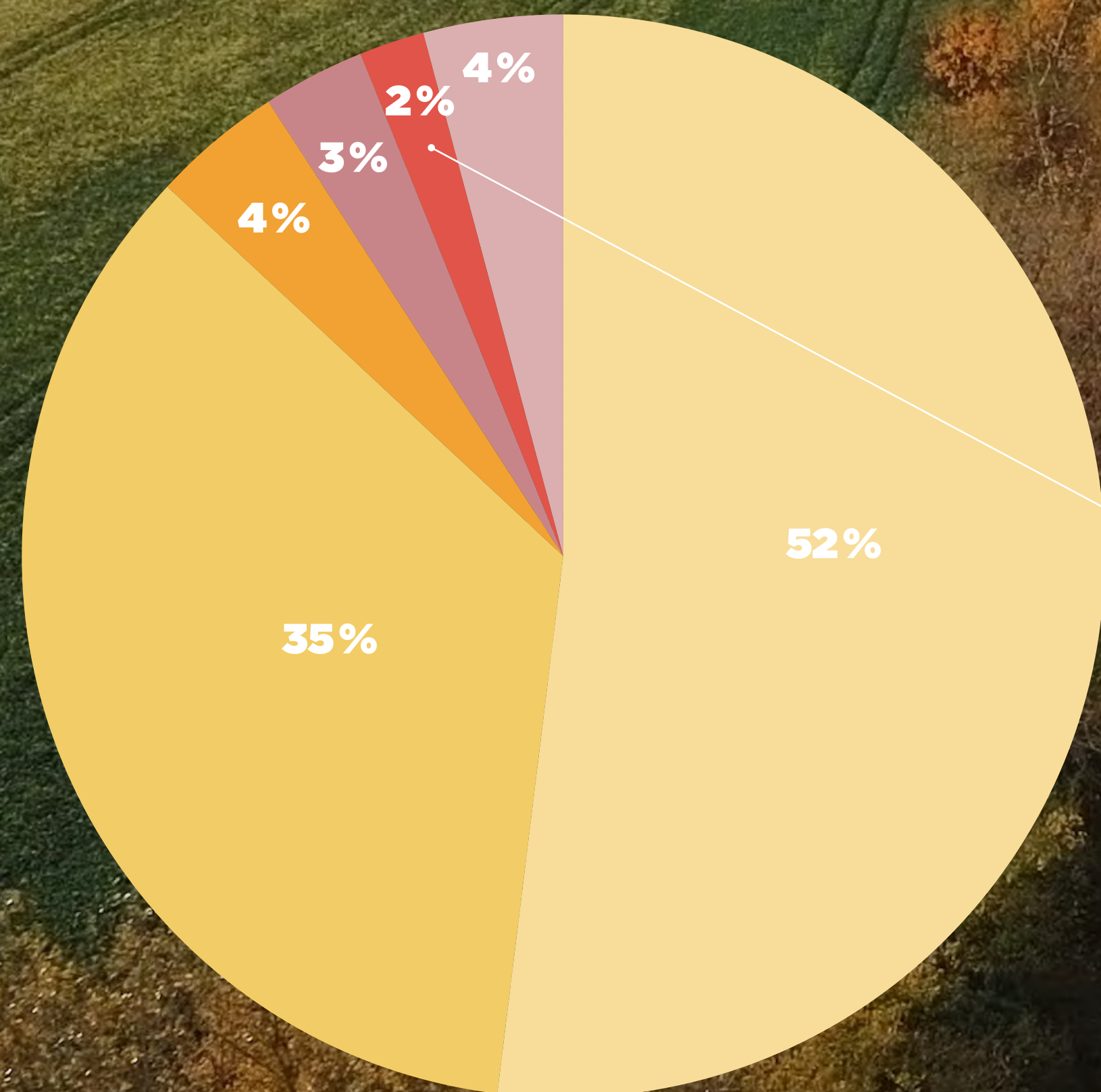


Fördelning per drivmedel



Laddbara fordon ökar snabbt – och ren eldrift på stark frammarsch!

Fördelning per drivmedel av *alla* registrerade personbilar 2021



Bensen

Diesel

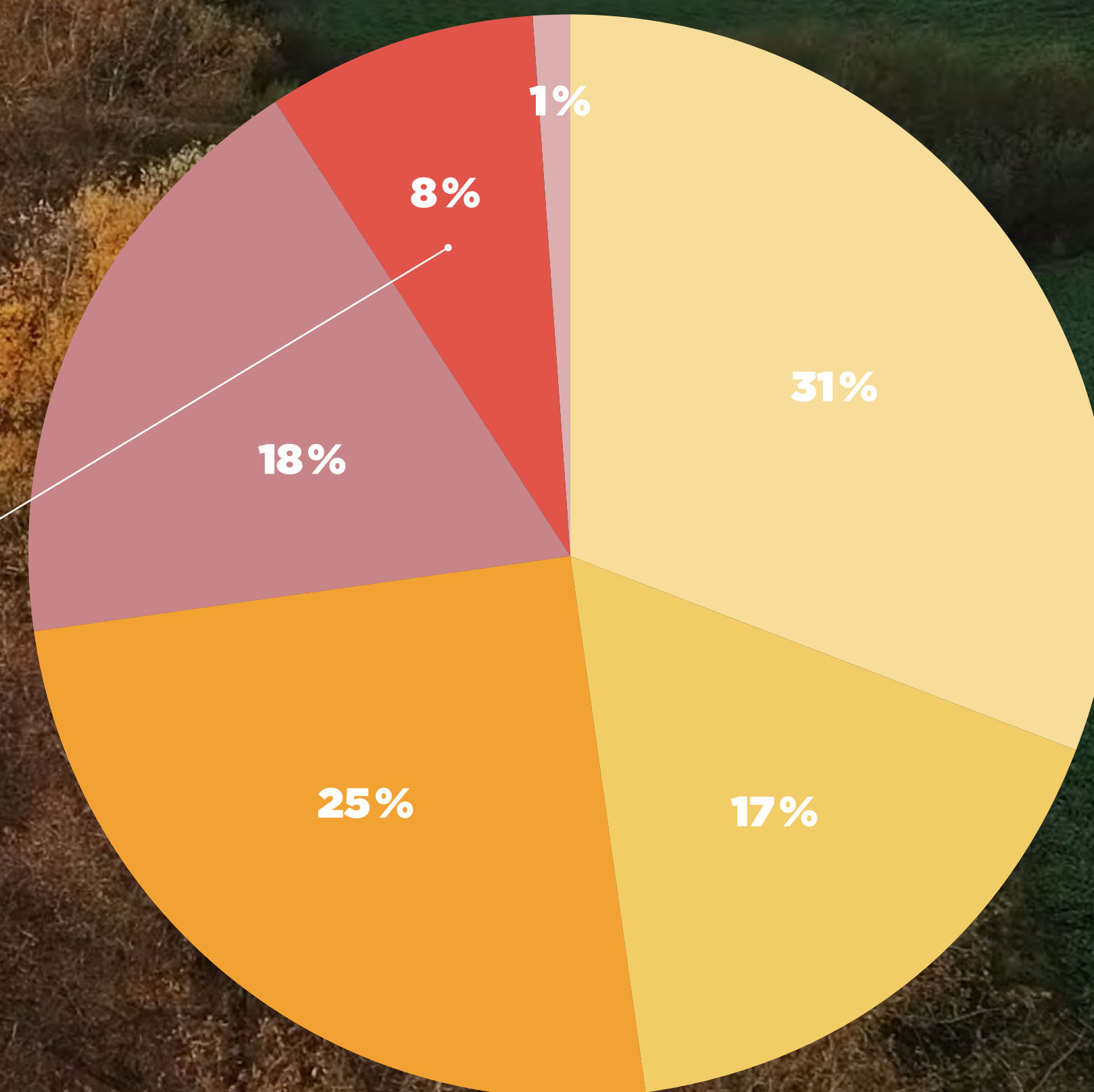
Laddhybrid

Elhybrid



Annat

Fördelning per drivmedel av *nyregistrerade* personbilar 2021



Ladinfrastrukturen



Hemma bra men borta bäst?

Att ladda hemma över natten är grunden för alla med elbil. Hemma har vi tid att ladda batteriet fullt under längre tid. Men ska bilen fylla samma funktion som det transportmedel den gör i dag krävs det också att vi kan ladda längs vägarna, under resans gång. För att det ska fungera behövs ett väl utbyggt nätverk av snabba laddare för att undvika köer – alltså kan hemmaladdningen vara bra, men bortaladdningen måste vara bäst i klassen.

Bygger vi laddning tillräckligt snabbt?

Både ja och nej. Vi är många aktörer på marknaden som bygger ut våra nätverk av laddare så snabbt det någonsin går. Och än så länge fungerar det bra att ladda under resan, beroende på var i landet du befinner dig. Vad är det då som hindrar att vi bygger ut i ännu snabbare takt och på fler platser?

Först och främst finns det tillstånd som ska till. Processen ser lite olika ut beroende på var man vill bygga, vilket gör det svårt att planera och ibland även att bygga i den takt vi vill. Även prissättningen, för att få el framdraget till en viss plats, är svåröversäglig, vilket gör det svårt att räkna i förväg på kostnaderna.

Trots det är vi många aktörer som vill öka takten ännu mer och det ligger även i samhällets intresse. Så de utmaningar och

problem som finns kvar kommer att lösas inom kort. Då kan vi lägga i nästa växel och börja bygga i den takt vi vill. Över hela landet.

Bygger vi tillräckligt snabb laddning?

En annan stor fråga när det gäller laddning längs vägen är vilken hastighet som behövs. I början av 2022 fanns det runt 1 600 så kallade snabbaddare i Sverige. Det är laddare med en hastighet på 50 kW eller snabbare. En majoritet av dessa har just 50 kW och då räknar man i normalfallet att det tar upp till en timme att ladda från någorlunda tomt batteri till 80 procent. Det är lång tid, oacceptabelt lång om man måste ladda flera gånger under en och samma resa och dessutom riskerar att få stå i kö innan laddningen kan påbörjas.

Vi på Circle K har därför helt lagt om fokus till att bygga ultrasnabb laddning på över 150 kW och framför allt 300 kW per laddplats. För den typen av laddning, förutsatt att bilmodellen hanterar den, kan tiden för att ladda batteriet till 80 procent komma ner under 10 minuter.

Bygger vi på rätt plats?

Alldeles oavsett hur många och hur snabba laddplatser det finns måste de också finnas väl spridda geografiskt. Annars kommer man inte att kunna ta sig fram obehindrat i hela landet.

I dag ligger fokus söderut i landet, vilket är helt naturligt då vägnätet är väl utbyggt och även trafiken mer tät just i de regionerna. Men det kommer att krävas mycket bättre satsningar även norr om Stockholm och Uppsala om elbilsboomen ska ske över hela landet.

Hur ökar vi takten?

Utbyggnaden av laddning kontra försäljning av elbilar är en klassisk fråga om ”hönan eller ägget”. Med vetskap om att många tvekar inför att köpa elbil så länge laddningen inte är på plats är vi övertygade om att vårt val, att agera som ”ägget” i den här utvecklingen, är en nödvändighet framåt.

Laddinfrastrukturen är den stora utmaningen att lösa och takten måste ökas om vi ska klara en omställning där 20, 30 eller 75 procent av bilflottan går på el. Utan bilen stannar Sverige, det vet vi. Och utan elen stannar bilarna. I alla fall inom en snar framtid.

Därför är det viktigt att alla aktörer på marknaden fokuserar på att faktiskt bygga snarare än att prata om vad de ska bygga. Laddmöjligheterna måste redan finnas på plats för att en majoritet ska ta klivet. Men vi måste också ha en viss förståelse för att utbyggnaden inte kan gå lika snabbt i alla delar av landet. Även om vi försöker och strävar efter just det.



An aerial photograph of a white car driving on a narrow dirt road that winds through a vast, green, grassy field. In the background, there are rolling hills, a wooden fence, and a small white building with a grey roof. The scene is captured in bright, natural light, suggesting a sunny day.

Attityden till elbilar



När börjar det ta fart på allvar?

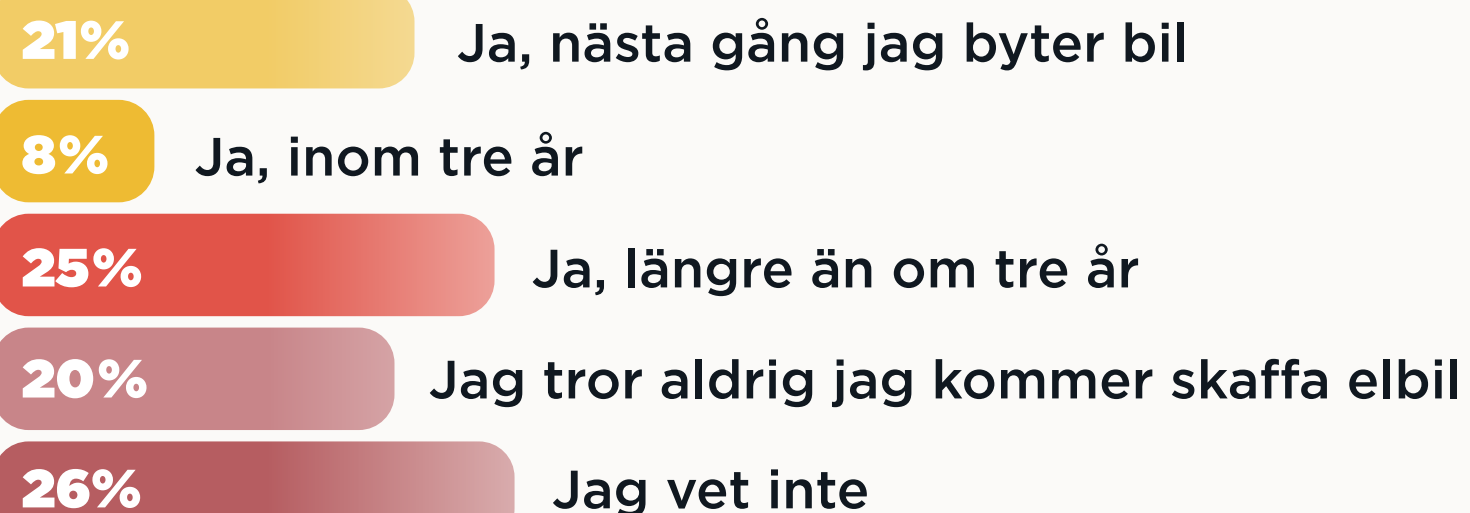
Att göra bytet till elbil är ett stort steg för många av dagens bilister. Vi vet att de som bytt oftast är väldigt nöjda, men också att många är oroliga eller vill vänta med att ta steget.

Eftersom bara runt två procent av den totala bilflottan i landet är rena elbilar har vi fortfarande den riktigt stora omställningen framför oss. Men vad är det egentligen som gör att folk dröjer

med att göra bytet? Vi gjorde en undersökning via Kantar Sifo för att ta reda på just det. Totalt fick runt 3 000 personer svara på ett antal frågor kring sin syn på och attityd till elbilar.

Vi kan från svaren konstatera att konsumenterna själva inte tror att omställningen kommer gå över en natt. En majoritet tror att det är först 2030 som elbilarna dominerar på våra vägar.

Funderar du på att skaffa elbil?



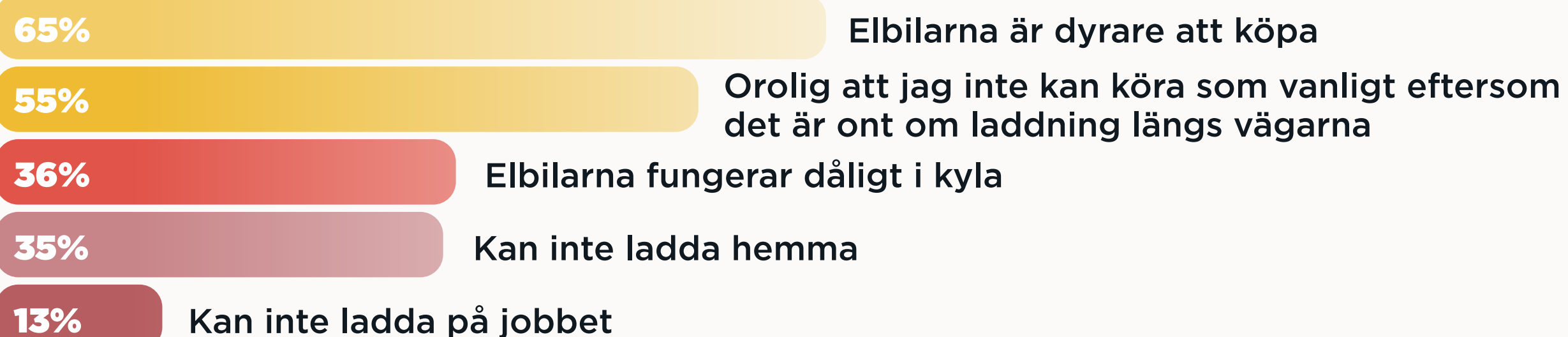
Vad skulle dina huvudargument vara för att skaffa en elbil?

Flervalsfråga



Vad skulle dina huvudargument vara för att *inte* skaffa elbil?

Flervalsfråga



2030
tror svenskarna
att majoriteten av
bilarna på Sveriges
vägar är rena
elbilar.





Är leasingmarknaden drivande?



Leasingmarknaden visar vägen mot framtiden.

Leasingmarknaden har spelat en stor roll i att driva utvecklingen mot fler elbilar på våra vägar. Leasing har alltid varit en stor del av nybilsförsäljningen i Sverige, men framför allt spelar inköpspriset mindre roll för leasingtagare. Elbilar är dyrare i inköp, men har generellt en lägre driftskostnad vilket också gör det extra intressant för den som använder bilen.

Leasing som finansieringsform har växt enormt även på privatmarknaden där nu över hälften av alla nya bilar säljs genom privatleasing. Detta har ytterligare ökat intresset för elbilar med resultatet att det under 2021 var fler elbilar som köptes eller leasades privat än som tjänstebil.

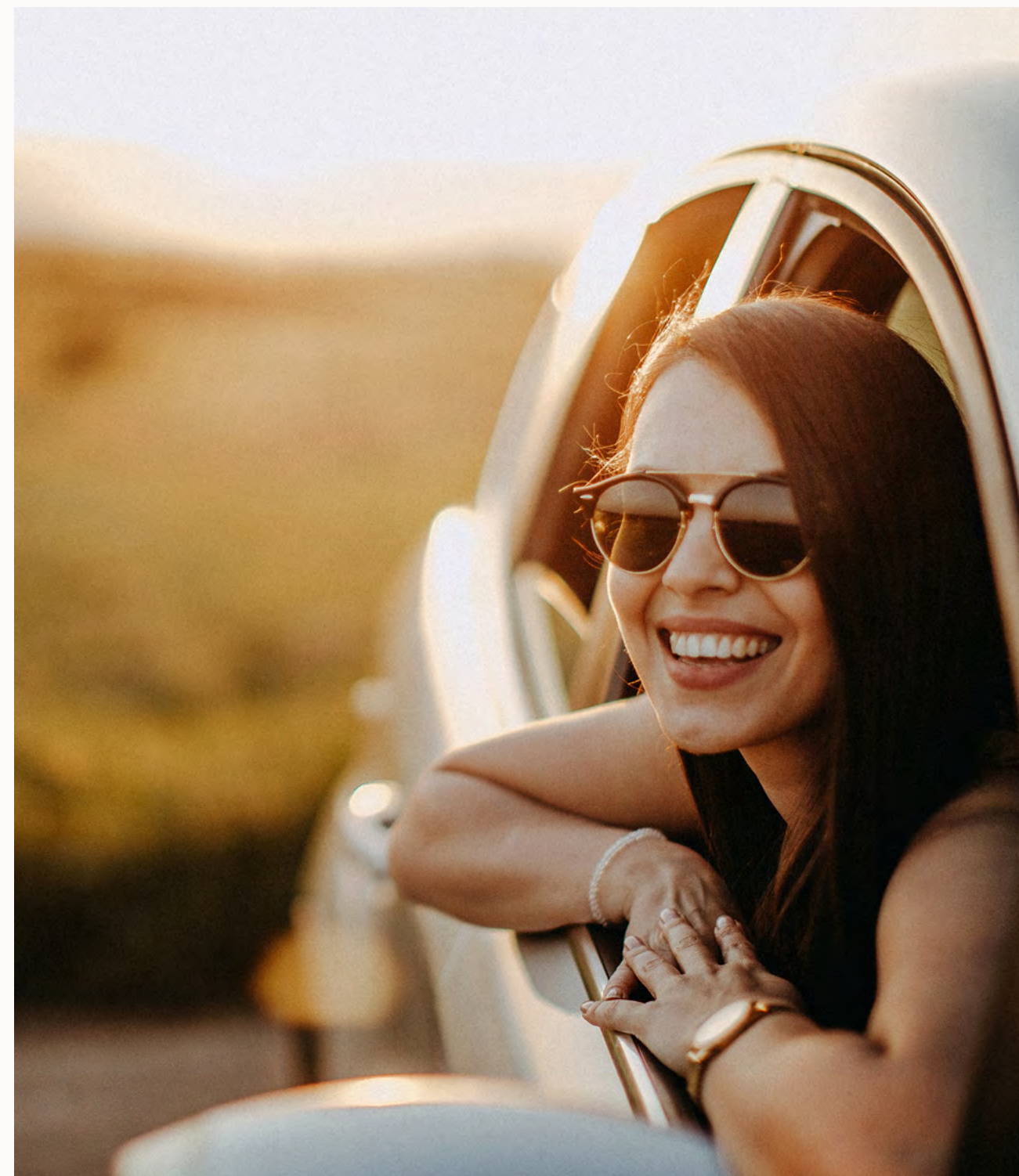
Vi tog ett samtal med ett antal företrädare för några av marknadens största leasingbolag för att höra mer om deras syn på utvecklingen och har här samlat de svar, åsikter och synpunkter vi fick in.

Varför väljer leasingtagarna elbil?

Det råder inget tvivel om att miljön är det drivande argumentet för att skaffa elbil som leasingbil. Detta gäller såväl för företagen som för den anställda som ska köra bilen.

Företagen kan redovisa ett lägre miljöavtryck för verksamheten om de anställda kör

elbil, men pekar också på att det är många som i dag kräver möjligheten att få elbil för att ens överväga en anställning. För de anställda är det, förutom miljöargumentet, det lägre förmånsvärdet och den lägre drivmedelskostnaden som spelar in i valet. Man vill helt enkelt hålla löpande kostnader nere.



”Miljöaspekten är viktigast för såväl förare som företag. Men lägre förmånsvärde och driftskostnad driver också mot elbilen.”

Stefan Andersson, Administration Officer, Autolease Sverige

Det som får flest att tveka kring att ta steget till elbil är möjligheten att ladda. Beroende på körmonster är detta en invändning från såväl företagen som förarna och något leasingbolagen ofta får hjälpa till att reda ut. Företagen har inte råd att ha personal som riskerar att bli stillastående längs vägen i väntan på laddning och förarna visar samma oro, att inte kunna ta sig fram ”som vanligt”. Flera av de vi talat med uppger att det ofta är en diskussion inför skiftet där man gemensamt går igenom de möjligheter man har för laddning, såväl hemma som på arbetsplatsen och längs vägen.

Laddångest – ett snabbt övergående problem?

För några år sedan var hybriderna lösningen på oron. Där skaffade sig företagen en möjlighet att såväl kunna redovisa bättre miljö-siffror som att garantera personalens framkomlighet. Men i takt med fler alternativ på marknaden, bättre räckvidd, bättre >>



>> laddningsmöjligheter och inte minst bättre kunskap och insikt i vad en elbil faktiskt innebär, har den rena elbilen tagit över allt mer.

När man väl tagit steget över till el tycks också problemen med laddning vara avsevärt mindre än befarat. Ingen av leasingbolagen uppger att det förekommer någon större diskussion om problem med laddning i efterhand. Och i princip inga byter tillbaka till förbränningsmotorer när de väl bytt, vilket också leder till ytterligare skjuts för de rena elbilarna.

Tittar man på orderstocken hos leasingföretagen är trenden tydlig. Flera uppger att över 30 procent av beställda bilar i dag är rena elbilar och ungefär lika mycket är hybrider. Hybrider är alltså fortsatt populärt, men försprånget mot elbilarna minskar.

”När man väl tagit steget över till el löser sig ofta utmaningarna med laddning och körsträckor automatiskt. Att i princip ingen byter tillbaka till förbränningsmotor är talande.”

Stefan Andersson, Administration Officer, Autolease Sverige

Den lätta yrkestrafiken på frammarsch

Inom leasing för den lätta yrkestrafiken har det gått långsammare, men även där börjar det hända saker. Såväl körmönster som längden på leasingperioderna ser helt

annorlunda ut än för vanliga bilister, vilket gör att marknaden är mer trögrörlig. Det har också saknats modeller på marknaden, något som dock är på väg att ändras i snabb takt. Leasingbolagen pekar också på att det märks en markant attitydförändring även bland yrkeschaufförerna och att de flesta av deras kunder utreder eller tittar på att byta till el där det är möjligt.

”De lätta lastbilarna kommer snart att komma ikapp. Intresset är enormt ute på marknaden.”

Manne von Platen, Fleet Product Manager, Volkswagen

”Elbilarna kommer dominera helt inom kort. Bara vi får ordning på de långa ledtiderna.”

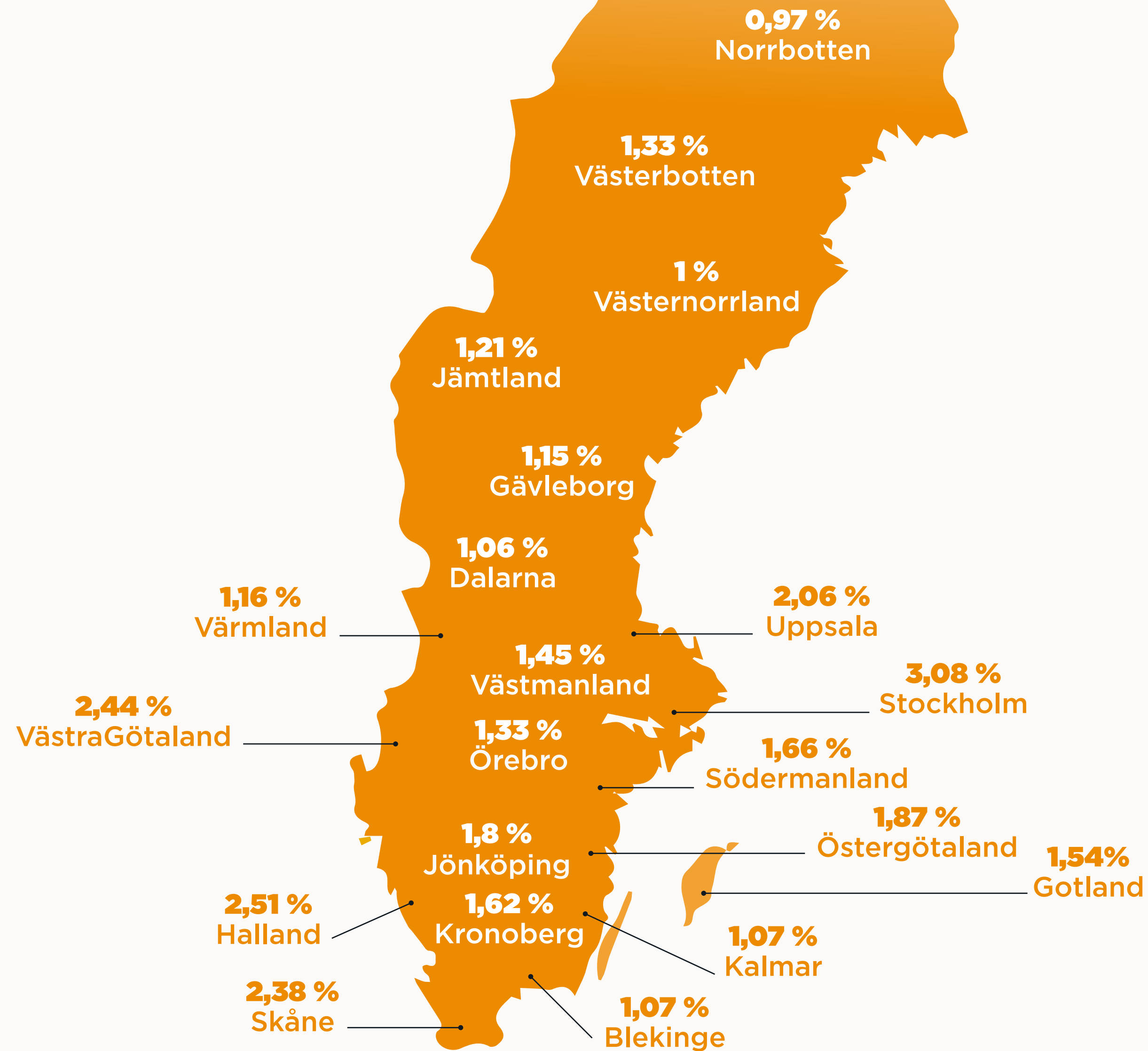
Manne von Platen, Fleet Product Manager, Volkswagen

Elbilarna mot total dominans

När det gäller leasingbilar tycks det bara vara en tidsfråga till de laddbara bilarna, och på sikt främst rena elbilar, tar över marknaden helt. Efterfrågan är hög och ökar stadigt. Återkommande hos alla leasingbolagen är att det hade gått ännu snabbare om det inte varit för de långa leveranstider som gäller för nya elbilar just nu.



Elbilar i trafik per län





Och den tunga trafiken?



Hänger den tunga trafiken med i utvecklingen?

Ibland hörs argumentet att elomställningen inte spelar någon roll, så länge inte den tunga trafiken hänger med. Och att det i sig skulle innebära att det inte är någon större idé för privatpersoner att titta på elbilar heller. Det är förstås långt ifrån sant. Först och främst står privatbilismen för runt tre gånger så stora utsläpp som den tunga trafiken. Vilka fordon privatpersoner väljer har alltså en stor påverkan. Åkeriföretagen är också mycket intresserade av att hitta hållbara lösningar, men riktningen är inte så spikrak mot just el.

Det krävs inte en lösning, utan flera

Vi tog en diskussion med Fredrik Svensson som är hållbarhetsansvarig på Sveriges Åkeriföretag. Han pekar direkt på att det inte finns en så kallad "silver bullet" som löser alla utmaningar och problem inom den tyngre trafiken, på samma sätt som elektrifieringen anses kunna göra för privatbilismen.

"Hela transportsektorn blickar framåt vad gäller alternativ till traditionella drivmedel just nu. El är högt på agendan, men kommer vara ett av flera alternativ framåt."

Det krävs helt enkelt mer energi för att flytta en tyngre last och utvecklingen har inte kommit hela vägen i att på allvar kunna ersätta traditionella drivmedel. Ännu. Åkeriföretagen blickar därför mot en framtid med en stor mix av alternativ. Allt från flytande biodrivmedel och biogas till elektrobränslen, vätgas och el.

En större palett av drivmedelsalternativ ställer även ännu högre krav på infrastrukturen över hela landet för att kunna tillhandahålla alla varianter. Fredrik tror därför att utbudet kommer att skilja sig beroende på var i landet man befinner sig. Den stora framtidsfrågan att lösa är därmed vilket drivmedel som är rätt för en viss plats, eller ett visst åkeri.

Circle K Vädermotet, nordens första el och vätgasstation för tung trafik i Göteborg.



Stora, men inte alltid uppenbara fördelar

Gällande el som drivmedel pekar Fredrik på den mycket stora potential som finns inom närdistributionen. När det gäller kortare rutter, särskilt i tätbebyggt område, är fördelarna med el mycket stora. Så pass stora att fler företag och åkerier redan i dag har utökat sin affär genom tillfälliga tillstånd att leverera på annars förbjudna tider på dygnet. I och med att lastbilarna som går på el är så pass tysta, går det helt enkelt att förlänga arbetstiden i stadskärnor som annars är fredade från lastbilstrafik vissa tider på dygnet. Till det ska läggas en bättre och tystare stadsmiljö såväl som en tystare arbetsmiljö för förarna.

Att stirra sig blind på körsträckan, och bestämma drivmedel endast utifrån det, blir dock fel enligt Fredrik. För även om drygt hälften av alla transporter är under 50 km är det inte ett argument i sig för eldrift. Även lastvikten är i dagsläget en avgörande faktor för valet av drivmedel och än så länge är det svårt att gå över till eldrift för de tyngsta transporterna. >>

"Både transportsträcka och vikten på lasten är än så länge avgörande för vilket eller vilka drivmedel som är mest lämpliga att använda."




>> **Samarbete är nyckeln till framtiden**

Tittar vi på längre transporter menar Fredrik att det behövs större batterier och snabbare laddare för att utvecklingen mot just eldrift ska kunna komma i gång på allvar. Och med snabbare laddare pratar vi i dessa sammanhang om tre till fyra gånger hastigheten än på dagens ultrasnabba 350 kW laddare. Dit har marknaden inte nått än. Det finns dock initiativ, där bland annat även vi på Circle K är med, som syftar till att få fram och testa så kallade Megachargers, med en effekt på 1000 kW.

Även om svårigheterna och utmaningarna är många saknas det absolut inte vilja från branschen, enligt Fredrik. Tvärtom. Åkerinäringen generellt är mycket positivt inställd till den omställning man står inför och inser såväl nyttan som nödvändigheten i den, men man pekar återigen på att alternativen måste finnas på plats.

För att utvecklingen ska ta rejäl fart krävs det därför en tydlighet framåt vad som gäller och att någon av alla inblandade aktörer tydligt tar tag i taktpinnen. Det är många intressen som ska samordnas och samarbeten som måste fördjupas. Bränsleleverantörerna är en part, politiken en annan. Kunderna, åkerierna och inte minst fordonstillverkarna, måste alla köra i samma riktning – på väg mot en hållbar framtid.



”Vi måste satsa brett på flera olika drivmedel, men också vara tydliga så att branschen vet vad som är ett framtidssäkert alternativ och inte.”



A close-up photograph of the rear light assembly of a red car. The image shows the intricate details of the taillight housing, including a clear lens and a red lens. A yellow text box is overlaid on the center of the image, containing the text "Vad händer nu?".

Vad händer nu?



Räcker elen till?

En återkommande fråga när det gäller elbilar är om elen verkligen räcker när alla ska byta från fossilt drivmedel till el. Det korta svaret är ja. Elen räcker till. Det lite längre och krångligare svaret är att det beror lite på vad man menar med "räcker till".

Vi vet förstås inte exakt hur de framtida behoven kommer att se ut för samhället i stort, men om vi utgår från hur läget är i dag ser vi att Sverige under 2021 producerade runt 166 TWh el. Vi använde sedan upp runt 140 TWh vilket i slutändan ger en överproduktion på 20 TWh i dag.

Tittar vi på bilparken finns runt 5 miljoner registrerade personbilar i Sverige. Skulle vi anta att alla gick på ren el kan vi göra följande uträkning: högt räknat drar en elbil i snitt runt 2 kWh/mil och genomsnittligt körs en svensk bil 1500 mil per år. Det skulle motsvara 3000 kWh/bil och en total förbrukning på runt 15 TWh per år.

Även om vår elproduktion i teorin räcker till i dag kommer det att krävas mycket mer i framtiden. Det finns också ett antal utmaningar att lösa redan i dag. Det har om inte annat blivit smärtsamt uppenbart för många i södra Sverige under vintern 2022 när elpriserna ökat rejält. Anledningarna till detta är förstås flera, men den kanske största och mest uppenbara är att det mesta av vår el produceras i norr, medan vi använder mest i söder. Och transporten mellan landsändarna är inte helt enkel att lösa.

Samhället i stort, och då även vi som aktörer på marknaden, behöver hitta lösningar för att säkerställa att det finns laddning på rätt plats och i rätt tid. Kort sagt: vi kommer att behöva producera mer el framöver och det krävs en bättre infrastruktur över hela landet.

BRA ORD ATT KUNNA:

Räckviddsångest En gnagande oro över att man ska få brist på el i sitt elektriska fordon innan man hinner fram till en laddstation.



Hur ser den närmsta framtiden ut?

El ses av många som en universallösning för att ersätta fossila drivmedel. I alla fall när det gäller privatbilismen. Det är nog få som tvivlar på att utvecklingen mot el kommer att fortsätta och dessutom öka ytterligare i tempo. Men det kommer att finnas alternativ under lång tid framåt för såväl privatbilar som för den tyngre trafiken. Särskilt för den tyngre trafiken då el bara är en av många framtida lösningar inom det området.

Är du redo att skaffa elbil?

Vårt enda råd till den bilist, privat eller inom sitt yrke, som funderar på att byta till elbil redan i dag är att analysera sitt körmönster och göra bedömningen därifrån. Finns det laddning längs de vägar du åker? Finns det laddning hemma eller på arbetsplatsen för att ladda längre i lägre hastighet?

Vi vet att många oroar sig för laddningsmöjligheterna innan de byter till elbil, men också att de flesta som bytt inte ångrar sig och dessutom uppger att laddningen är ett mindre problem när man väl vant sig. Infrastrukturen byggs nu dessutom ut i en rasande takt, inte minst på våra Circle K stationer runtom i landet. Därmed kan förutsättningarna förändras väldigt snabbt.

Är vi redo för att alla skaffar elbil?

Både ja och nej. Infrastrukturen vi har i dag skulle inte räcka till om alla bilar i Sverige gjorde bytet över en natt. Vi har helt enkelt för få laddplatser runtom i landet för att hantera den situationen. Vi är dock många aktörer som arbetar med att bygga så snabbt som det någonsin är möjligt, för att hela tiden ligga steget före.

Kommer el helt ersätta bensin och diesel som drivmedel?

Nej. I alla fall inte på många, många år. Att det inom bara några år lär bli en övervikt av elbilar betyder inte att bensin och diesel försvinner helt.



Den som vill hålla kvar vid bensin, diesel eller något annat drivmedel lär kunna göra det i många år än och det görs även mycket inom detta område för att minska miljöpåverkan, exempelvis genom nya typer av förnybara inblandningar.

Hur ser Circle K på framtiden?

Som drivmedelsbolag i dag har vi ett stort ansvar att fortsätta göra det möjligt att köra oavsett om din bil behöver drivmedel i flytande form, som gas eller via elnätet. Vi ser dock elektrifieringen som en stor del av vårt framtida utbud på drivmedelssidan. Vi vill ligga före elbilsutvecklingen varför vi är mitt i en expansion av att bygga ut ultrasnabbladdare runtom på våra stationer.

FAKTA:

Vad behövs för att kunna ladda hemma?

Kontrollera att du har tillgång till 3-fas där du ska ladda bilen. Annars blir såväl effekten som säkerheten för låg.



Elbilsomställningen - är vi redo att ta nästa steg?

Är vi redo att ta nästa steg? Ja. Överlag är vi väl rustade att fortsätta den utveckling som redan påbörjats vad gäller omställningen mot elbilar och andra alternativa bränslen på den svenska marknaden. Vi är till och med redo för en rejält ökad takt, men vägen är allt annat än spikrak.

Möjligheten att ladda våra elbilar är den mest akuta problematiken som måste lösas. Vi är många aktörer som arbetar hårt för att lösa den utmaningen, såväl när det gäller laddning hemma som längs vägen. Ibland är det svårt att hålla den takt vi vill, främst på grund av att regler och att förutsättningarna ser så olika ut i olika delar av landet. Här har alla inblandade ett ansvar att arbeta lösningsorienterat och att fokusera på faktiska åtgärder som löser problemen.

Den närmsta framtiden handlar dock inte bara om elbilar, för även om allt fler gör bytet ser vi att en bredd av drivmedel fortsatt kommer behövas för att alla bilar ska kunna rulla. Vi är på en gemensam resa i hela samhället där våra val av drivmedel, alldeles oavsett form, står i fokus. Och det finns mycket branschen redan gör, i allt från förnybar inblandning i konventionella drivmedel till att bidra till nya lösningar.

Elektrifieringen är kanske inte den universallösning många vill få den till, men det är ett stort kliv på rätt väg. Vi på Circle K vill vara, och är stolta över att kunna vara, en ledande aktör på den resan. På väg mot framtiden.



Ordlista

- **kW** Står för kilowatt och ger en uppskattning om hur snabbt batteriet kan laddas. Kilowatt är alltså ett mått på effekten eller laddhastigheten.

- **kWh** Står för kilowattimme och är ett mått på elförbrukningen. Används ofta när man pratar om elbilens batteristorlek eller elbilens förbrukning. När du får din elräkning anges förbrukningen i just kWh.

- **Hemmaladdning** Laddning hemma. Här laddar man batteriet under längre tid.

- **Destinationsladdning** Den tillfälliga laddning som sker vid exempelvis mataffärer, hotell och köpcenter.

- **Laddning längs väg eller transatladdning** Laddplatser längs våra vägar där du laddar upp batteriet medan du tar en paus på resan.

- **Laddbox** En laddstation som används vid normalladdning i hemmet eller på arbetsplatsen. Laddboxen kan ibland ha smarta funktioner som exempelvis laddar upp ett batteri när elpriset är lågt.

- **Laddstolpe** En plats där du kan ladda en eller flera bilar.

- **Laddplats** Platsen där du laddar bilen. Ibland finns flera laddplatser per laddstolpe.



Källförteckning

Det finns mycket att läsa om bilmarknaden och inte minst elbilar på nätet. När vi tog fram denna rapport gick vi igenom allt vi kunde hitta och sammanställde informationen. Vi har även tagit fram eget underlag, exempelvis genom vår undersökning med Kantar Sifo. Bland de källor vi använt oss av finns:

www.trafa.se

www.elbilen.se

www.miljofordon.se

www.elbilsstatistik.se

www.energimyndigheten.se

www.powercircle.org

www.drivkraftsverige.se

www.naturvardsverket.se

Kontakt

Erika Söderlund

Communication Manager

erika.soderlund@circlekeurope.com

+46 738 09 39 04

CIRCLE 