

# Specialstudier

Juni 2024



Åkeribranschen





Specialstudie

Åkeribranschen

**Konjunkturinstitutet** är en statlig myndighet under Finansdepartementet. Vi gör prognoser som används som beslutsunderlag för den ekonomiska politiken i Sverige. Vi analyserar också den ekonomiska utvecklingen samt bedriver tillämpad forskning inom nationalekonomi.

I Konjunkturbarometern publicerar vi varje månad statistik över företagens och hushållens syn på den ekonomiska utvecklingen. Undersökningar liknande Konjunkturbarometern görs i alla EU-länder.

Rapporten **Konjunkturläget** är främst en prognos för svensk och internationell ekonomi, men innehåller också djupare analyser av aktuella makroekonomiska frågor. Konjunkturläget publiceras fyra gånger per år. **The Swedish Economy** är den engelska översättningen av delar av rapporten.

I **Lönebildningsrapporten** analyserar vi de samhällsekonomiska förutsättningarna för lönebildningen.

I **Hållbarhetsrapporten** analyserar vi den långsiktiga hållbarheten i de offentliga finanserna.

Den årliga rapporten **Miljö, ekonomi och politik** är en översyn och analys av miljöpolitiken ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Vi publicerar också resultat av utredningar, uppdrag och forskning i serierna **Specialstudier**, **KI-kommentarer**, **Working paper**, **PM** och som **remissvar**.

Du kan ladda ner samtliga rapporter från vår webbplats, [www.konj.se](http://www.konj.se). Den senaste statistiken och prognoserna hittar du under [www.konj.se/statistik](http://www.konj.se/statistik).

# Förord

Regeringen har gett Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera drivmedelspriser, se Konjunkturinstitutets regleringsbrev för 2024, dnr Fi/2023/03284 (delvis). Enligt uppdraget ska Konjunkturinstitutet bland annat analysera drivmedelsprisernas effekt på näringslivet. Denna rapport fokuserar på åkerinäringen och kartlägger ett brett spektrum av kanaler genom vilka förändringar i drivmedelspriser påverkar åkerinäringen. Syftet är att göra en övergripande bedömning av hur åkerinäringen påverkas av dessa prisförändringar.

Rapporten har skrivits av Charlotte Berg och Laszlo Sajtos.

Stockholm den 4 juni 2024

Albin Kainelainen  
Generaldirektör

# Innehåll

1	Sammanfattning.....	5
2	Bakgrund och syfte.....	7
3	Överblick över åkerinäringen .....	9
3.1	Utvecklingen av åkerinäringens lönsamhet.....	11
4	Åkerinäringens kostnadsutveckling .....	12
5	Prissättningen i åkerinäringen.....	16
6	Efterfrågans priskänslighet.....	19
7	Konkurrensförhållanden .....	22
7.1	Konkurrens mellan olika transportslag .....	22
7.2	Konkurrens mellan svenska och utländska åkare .....	23
8	Grön omställning av åkeribranschen.....	27
	Referenser .....	30
	Bilaga 1 Branschnyckeltal för lönsamhet .....	33
	Bilaga 2 Typtransporter enligt SÅ-index .....	36
	Bilaga 3 Elasticitetsberäkningar i litteraturen .....	37

# 1 Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att göra en övergripande bedömning av hur åkerinäringen påverkas av förändrade drivmedelspriser, främst förändringar i dieselpriiset vid pump. Detta görs genom att kartlägga ett flertal olika kanaler genom vilka förändringar i drivmedelspriser påverkar åkerinäringen. Rapportens analys och slutsatser baseras främst på den befintliga vetenskapliga litteraturen samt svenska myndighetsrapporter.

Den övergripande bilden som framträder är att ökade dieselpriiser i relativt begränsad utsträckning påverkar åkerinäringen. Dieselpriiset har dock olika stor betydelse för olika delar av branschen. För lokala transporter utgör exempelvis kostnaderna för diesel cirka 10 procent av de totala kostnaderna medan för tyngre och mer långtgående transporter utgör dieselkostnaderna cirka 30 till 40 procent. På kort sikt kan även kraftigt höjda dieselpriiser leda till kortsiktiga likviditetsproblem för vissa företag – speciellt för företag som har kontrakt gentemot sina kunder som inte är kostnadsindexerade eller som har indexerade kontrakt där bränslekostnadsökningar justeras relativt sällan. Det finns indikationer på att under 2021 och 2022, då dieselpriiset steg markant, justerade i vissa fall köparna av transporttjänster priset utöver det ursprungliga avtalet. Detta gjordes bland annat för att undvika försenade leveranser som skulle kunna ha orsakats av konkurser. Genomgången av utvecklingen av olika branschnyckeltal för lönsamhet tyder också på att företagen i åkeribranschen, åtminstone delvis, kan övervältra ökade drivmedelskostnader på sina kunder.

Rapportens analys utgår i stor utsträckning från de totala transportkostnaderna som åkerinäringen står inför, eftersom den tillgängliga litteraturen i huvudsakligen har analyserat åkerinäringen baserat på totala kostnader.<sup>1</sup> Trots detta är det möjligt, med hänsyn tagen till dieselkostnadens betydelse för de totala kostnaderna, att göra en ungefärlig bedömning av hur dieselkostnaderna påverkar branschen.

Ökade produktionskostnader för godstransporter kan påverka efterfrågan på den svenska åkeribranschens tjänster på flera sätt. Dels kan högre priser leda till minskad efterfrågan på transporttjänster genom att kunderna minskar sin produktion eller förbättrar sin logistik för att minska antalet transporter, dels kan ökade priser leda till en övergång till andra transportslag. Dessutom kan ökade produktionskostnader leda till att transporttjänsterna utförs av utländska åkare som delvis har en annan kostnadsbild än de svenska åkarna.

När det gäller efterfrågans känslighet för transportkostnader visar merparten av litteraturen att efterfrågan minskar med 0,3 till 0,5 procent på lång sikt i Sverige vid en enprocentig ökning av kostnaden för vägtransporttjänster. Eftersom dieselkostnaderna utgör mellan 10 och 40 procent av den totala kostnaden för vägtransporttjänsten kan en överslagsmässig bedömning vara att efterfrågan på vägtransporter vid en dieselprishöjning på 1 procent förändras med cirka -0,2 till -0,03 procent. Eftersom den efterfrågade

---

<sup>1</sup> Totala kostnader består av kostnader för förare, drivmedel, kapital, skatt, service och reparation, administration samt övriga kostnader.

kvantiteten förändras procentuellt mindre än priset, kan påverkan av dieselpriiset på efterfrågan på vägtransporttjänster betraktas som relativt begränsad. Under perioden 2018 till 2023 ökade dieselpriiset med 50 procent. Givet den beräknade elasticiteten innebär en sådan prisökning en förändring i efterfrågan på vägtransporttjänster på mellan 1,5 och 10 procent<sup>2</sup>. Elasticiteter beräknas dock för marginella (små) förändringar, vilket innebär att konsumenternas respons kan vara annorlunda vid en sådan stor ökning av dieselpriiset, och därför behöver räkneexemplet ovan hanteras med försiktighet.

För vissa segment konkurrerar godstransporter på väg med andra transportslag, framför allt tåg. Det är främst på långa sträckor där övergången till andra transportslag är möjlig. Merparten av godstransporter på väg genomförs dock på korta sträckor. Litteraturen visar att skattningar av korspriselasticiteten, som återger möjligheter till substitution mellan olika transportslag, är relativt begränsad vid överflyttning av transporter från väg till järnväg eller sjöfart. Skattningarna beräknas till mellan 0,1 och 0,7 vilket innebär att en enprocentig ökning av vägtransportkostnader antas öka efterfrågan på andra transporter med mellan 0,1 och 0,7 procent. Utifrån andelen av dieselkostnader som nämns ovan beräknas en enprocentig ökning av dieselpriiset öka efterfrågan på andra transporter med cirka 0,01 till 0,28 procent. Effekten av dieselkostnaden på efterfrågan på andra transportslag förväntas därför också vara relativt begränsad.

Den svenska åkerinäringen konkurrerar även med utländska åkare som både har lägre kostnader för förare och för diesel. Viss utjämning av lönekostnaderna har skett de senaste 15 åren, men i exempelvis Polen är arbetskostnaderna i transportbranschen fortfarande endast cirka 30 procent av de svenska arbetskostnaderna. Även dieselkostnaderna har under en länge tid varit högre i Sverige än i våra grannländer, speciellt de östeuropeiska länderna. I och med att reduktionsplikten sänktes till 6 procent 1 januari 2024 har dieselpriiset i viss mån utjämnats.<sup>3</sup> Större delen av de godstransporter<sup>4</sup> på väg som korsar Sveriges gränser utförs av utländska åkare (cirka 90 procent). I och med att arbetskraftskostnaderna fortfarande är betydligt lägre för de utländska åkarna är det därmed tveksamt om de svenska åkarna kan konkurrera i någon större utsträckning på denna marknad.

På den inhemska transportmarknaden ökade de utländska åkarna sin andel fram till Covid-19-pandemins utbrott för att sedan minska. Nedgången har fortsatt under 2021 och 2022, vilket till viss del troligen beror på strängare regelverk angående godstransporter som utförs av en operatör som tillfälligt är i landet, så kallad cabotagetrafik. Det finns dock vissa indikationer på att nedgången delvis berodde på osäkerheter kring hur de nya reglerna

---

<sup>2</sup> Om efterfrågakurvan antas vara linjär.

<sup>3</sup> I Estland, Lettland och Litauen var dieselpriiset i stort sett likvärdig med det svenska i januari 2024. I Polen och Rumänien var dieselpriiset drygt 90 procent av det Svenska i januari 2024.

<sup>4</sup> Mätt i tonkilometer.

skulle tillämpas vid införandet av EU:s mobilitetspaketet<sup>5</sup>. Dessa osäkerheter är nu undanröjda, vilket kan bryta den nedåtgående trenden. För denna typ av transporter kan det även finnas en risk för ökad andel utländska åkare om priset på diesel i Sverige ökar mer än i våra grannländer.

Slutligen kan åkerinäringen ställa om till andra energislag så som exempelvis el eller bi drivmedel för att bli oberoende av förändringar i dieselpriiset. Trots investeringsstöd vid inköp av tunga ellastbilar är de fortfarande inte konkurrenskraftiga. Den gröna omställningen drivs i dagsläget främst av kundkrav på fossilfria transporter. Framöver kommer dock de beslutade normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon inom EU troligtvis att öka antalet fossilfria fordon i åkerinäringen. Detta kräver dock en utbyggnad av laddinfrastruktur.

## 2 Bakgrund och syfte

Regeringen har gett Konjunkturinstitutet i uppdrag att analysera drivmedelspriser.<sup>6</sup> Enligt uppdragsbeskrivningen ska Konjunkturinstitutet bland annat analysera drivmedelsprisernas effekt på näringslivet. I Konjunkturinstitutet (2023c) identifierades transportbranschen, och i synnerhet vägtransporter, som den bransch som använder mest drivmedel som andel av totala kostnaderna jämfört med samtliga branscher i det svenska näringslivet. Utgifter för vägtransporttjänster utgör ingen större utgiftspost bland näringslivets branscher men utgör en nödvändig del av deras produktion (Konjunkturinstitutet, 2024b).

Merparten av godstransporter på svenska vägar genomförs av yrkestrafik som utför transporttjänster åt andra. Andelen yrkestrafik har under de senaste 10 åren ökat och utgjorde 91 procent av alla vägtransporter 2022.<sup>7</sup> Dessa företag tillhör åkeribranschen och utgör huvuddelen av det som inom nationalräkenskaperna klassificeras som branschen vägtransporter.<sup>8</sup> Åkerinäringen utgörs av allt från tunga timmertransporter till lokala transporter med mindre lastbilar, vilket gör branschen relativt heterogen. Resterande delen av godstransporterna avser firmabilstrafik som transporterar gods för företagets egen räkning.

Syftet med denna rapport är att analysera hur åkerinäringen påverkas av förändrade drivmedelspriser, främst dieselpriiset.<sup>9</sup> För att uppnå detta kartläggs de olika kanaler genom vilka drivmedelspriserna påverkar åkerinäringen. Analysen tar sin utgångspunkt i den

---

<sup>5</sup> Under 2022 infördes flera nya bestämmelser inom EU gällande bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. Bestämmelserna ingår i ett större paket som kallas mobilitetspaketet. Se [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i_en).

<sup>6</sup> Uppdraget finns beskrivet i Regleringsbrev för budgetåret 2024 avseende Konjunkturinstitutet, Fi/2023/03284 (delvis).

<sup>7</sup> Avser andel av inrikestrafiken baserat på vikt. <https://www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/>.

<sup>8</sup> Åkeribranschen SNI 4941. Vägtransporter (SNI 49) inkluderar även flyttjänster (SNI 4942). Åkeriverksamhet finns även i distribution av ytvatten (SNI 36002), insamling av farligt avfall och sopor (SNI 3812) samt insamling av icke farligt avfall och sopor (SNI 3811).

<sup>9</sup> Dieselpriis definieras i denna rapport som priset på diesel inkl. låginblandade biodrivmedel vid pump.



befintliga litteraturen och tillgänglig statistik eftersom det saknas mikrodata i den offentliga statistiken om åkerinäringens inköp av drivmedel samt näringslivets inköp av vägtransporttjänster. Analysen kompletterar Konjunkturinstitutets ekonometriska analys som analyserar effekterna av förändrade drivmedelspriser på tillväxt och sysselsättning (Konjunkturinstitutet, 2024b). Under projektets gång har även företrädare för branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag intervjuats. Trafikanalys och Trafikverket har bidragit med information om relevanta myndighetsrapporter och data.

Priset på diesel har ökat med cirka 50 procent i Sverige under perioden 2018 till 2023.<sup>10</sup> Detta innebär en markant prisuppgång under ett fåtal år. Även om priset sjönk under början av 2024 är ökningen fortfarande betydande jämfört med 2018.<sup>11</sup> Åkeriföretagen står således inför högre drivmedelskostnader, vilket rimligtvis förväntas leda till förändringar i åkeriföretagens verksamhet. Företag inom olika delar av åkerinäringen påverkas dock i olika grad. I detta avsnitt ger vi en översikt över genom vilka kanaler förändringar i drivmedelspriser påverkar åkerinäringen. Dessa kanaler diskuteras mer utförligt i de senare avsnitten i rapporten.

I vilken utsträckning olika näringslivsbranscher är beroende av drivmedel påverkas delvis av branschens egen direkta förbrukning av drivmedel samt av användningen av drivmedel i tidigare led av produktionskedjan. Ökade drivmedelspriser fortplantar sig genom ekonomin, vilket i sin tur påverkar transportkostnader, varupriser och efterfrågan på transporttjänster (Konjunkturinstitutet, 2024b). Viktiga effekter av högre drivmedelspriser inkluderar därmed högre transportkostnader, deras genomslag i varupriser och efterfrågan på transporttjänster. Högre drivmedelspriser kan även påverka åkeriföretagens lönsamhet, och öka risken för att fler företag går i konkurs om företagen inte kan vältra över de högre kostnaderna på kunden eller effektivisera verksamheten. Därför undersöker vi dessa aspekter i kapitel 3 där vi presenterar en överblick av hur bland annat lönsamheten har förändrats i åkerinäringen under de senaste åren. Kapitel 4 och 5 undersöker närmare hur prissättningen och kostnaderna i åkeribranschen har utvecklats i samband med uppgången i drivmedelspriser.

Effekten av högre drivmedelspriser beror även på hur åkeriföretagen och transportköpare kan anpassa sig till högre drivmedelskostnader. Åkeriföretagen kan hantera en ökning av drivmedelspriset på olika sätt. På kort till medellång sikt kan företagen investera i mer bränslesnåla fordon eller köra på ett mer bränsleeffektivt sätt. På lång sikt kan förändringar i bränslepriser också påskynda teknologisk förändring av fordonseffektivitet som påverkar bränsleeffektiviteten hos de fordon som används (vid samma transportvolym) (De Jong m.fl., 2010; Mabit, 2014). Alternativt kan aktörer förbättra transporteffektiviteten eller kapacitetsutnyttjandet genom att förvärva större fordon och gruppera transporter så att samma mängd gods kan transporteras med färre fordon. Ökad användning av returlast, vilket minskar tomkörning, kan också bidra till att optimera drivmedelskostnaderna.

---

<sup>10</sup> <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/priser/>.

<sup>11</sup> Exempelvis var dieselpriiset hos CircleK 36 procent dyrare 2024-02-19 jämfört med samma dag 2018 (<https://www.circlek.se/drivmedel/drivmedelspriser>).

Digitaliseringen av godsinformation och delade data om transportbehov med transportföretag kan höja lastbilars fyllnadsgrad och optimera drivmedelskostnader (Fossilfritt Sverige, 2020; Trafikanalys, 2021). Kostnader kan även påverkas av en förändring av antalet och placeringen av depåer (Vierth m.fl., 2014) samt genom att välja olika rutter (Trafikanalys, 2022b), vilka optimerar transport- och logistikkostnader. Transportköparen kan minska transportkostnader genom att bland annat besluta att flytta sin produktion till anläggningar som ligger närmare kunderna (De Jong m.fl., 2010). Producenters produktionsbeslut kan således påverka efterfrågan på transporter. I kapitel 6 diskuteras vidare hur drivmedelspriser påverkar efterfrågan på transporttjänster.

Drivmedelskostnader kan även påverka konkurrensförhållandena inom åkerinäringen. År 2021 bestod branschen av cirka 15 000 företag i Sverige<sup>12</sup>, där merparten av alla företag hade högst fyra anställda.<sup>13</sup> Denna struktur innebär att branschen karakteriseras av små aktörer och att företagen opererar i en miljö med intensiv konkurrens. Högre kostnader påverkar transportföretagens förmåga att konkurrera både med inhemska och utländska transportörer, vilket i sin tur kan påverka deras marknadsandel. Åkeriföretagen konkurrerar även med sjöfart- och tågtransporter, då transportköparen har möjlighet att överföra delar av godsmängden till andra transportslag för att anpassa sig till kostnaderna (De Jong m.fl., 2010). I kapitel 7 fokuserar vi på konkurrensförhållandena inom åkeribranschen.

Eftersom drivmedel kan ha inverkan på företagets miljöbelastning spelar priset på drivmedel en viktig roll även i företagets hållbara utveckling och gröna omställning. Slutligen diskuteras därför olika faktorer som påverkar åkeribranschens gröna omställning och fordonsflottans utveckling, där stor vikt läggs vid drivmedelskostnader (se kapitel 8).

### 3 Överblick över åkerinäringen

Åkeribranschen står för drygt 1 procent av den samlade produktionen i Sverige.<sup>14</sup> Både förädlingsvärde och sysselsättning har utvecklats positivt under perioden 1993 till 2023, se diagram 1. Under samma tidsperiod har även ekonomin som helhet vuxit. När åkeribranschens förädlingsvärde jämförs med BNP visar statistiken att branschens andel av ekonomin har minskat, se diagram 2. Det kan finnas flera anledningar till detta. Bland annat har åkeribranschens effektivitet, i form av arbetsproduktivitet, ökat under perioden 1993 till 2023. I genomsnitt har produktivetsförbättringen varit 1,5 procent per år under

---

<sup>12</sup> Se [Företagsenhet - Basfakta företag enligt Företagens ekonomi efter näringsgren SNI 2007. År 2000 - 2021. PxWeb \(scb.se\)](#). Statistiken innehåller även enskilda företagare.

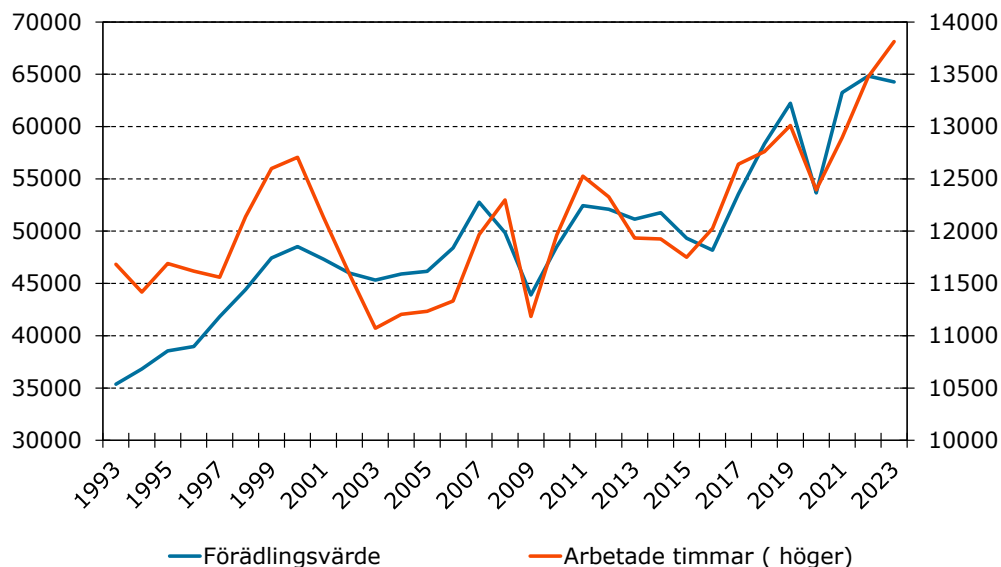
<sup>13</sup> År 2021 hade 70 procent av alla företag i åkerinäringen som ingår i SCB:s branschnyckeltal 0–4 anställda. Populationen i SCB:s branschnyckeltal inkluderar dock inte handels- och kommanditbolag, holdingbolag och enskilda näringsidkare. Om dessa företagstyper inkluderas är andelen företag med 0–4 anställda sannolikt högre. <https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/branschnyckeltal>.

<sup>14</sup> Förädlingsvärdet för SNI 494 som andel av BNP år 2022.

perioden.<sup>15</sup> Samtidigt har även ekonomins sammansättning förändrats med en större andel tjänster, vilket kräver en lägre andel transporter i ekonomin som helhet.

**Diagram 1 Förädlingsvärde och sysselsättning i vägtransporter och transporter i rörsystem, 1993–2023**

Miljoner kronor referensår 2022 (vänster) och 10 000-tals timmar (höger)



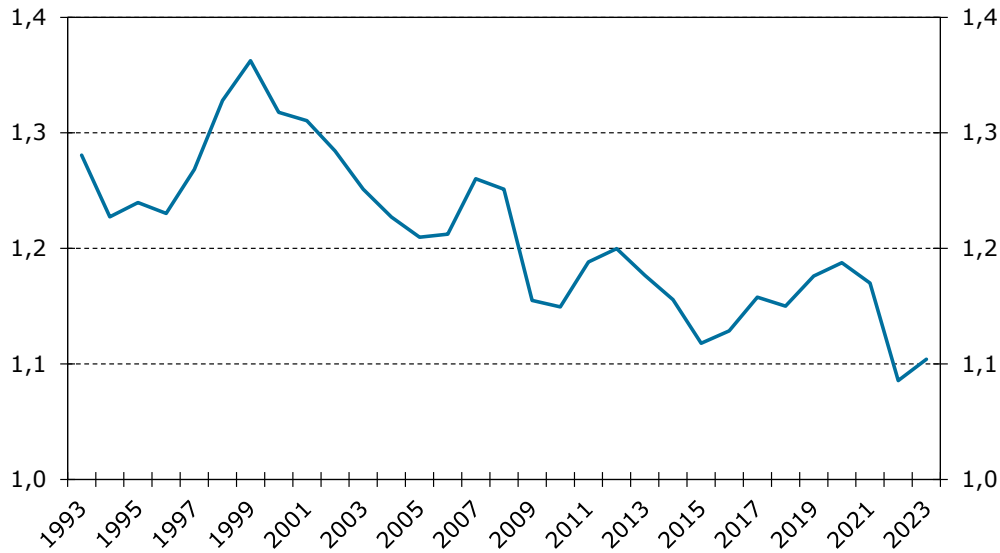
Anm. Dataserien innehåller både 49.4 vägtransporter och 49.5 transport i rörsystem. Dataserien finns inte uppdelad på lägre SNI-nivå hos SCB.

Källa: Konjunkturinstitutet och SCB.

<sup>15</sup> Åkeribranschens produktivitetsutveckling är lägre än den genomsnittliga produktivitetsutvecklingen i näringslivet som helhet (2,0 procent) samt även lägre än produktivitetsutvecklingen i hela ekonomin (1,7 procent).

**Diagram 2 Förädlingsvärde som andel av BNP, vägtransporter samt transporter i rörsystem 1993–2023**

Procent



Anm. Dataserien innehåller både 49.4 vägtransporter och 49.5 transport i rörsystem. Dataserien finns inte uppdelad på lägre SNI-nivå hos SCB.

Källa: Konjunkturinstitutet och SCB.

### 3.1 Utvecklingen av åkerinäringens lönsamhet

För att bedöma hur lönsamheten har förändrats i åkeribranschen studeras hur fyra olika nyckeltal förändras under perioden 2010 till 2022. Nyckeltalen, som beskriver företagets finansiella status och ger olika aspekter av lönsamhet, är: nettomarginal, avkastning på totalt kapital, kassalikviditet och soliditet.

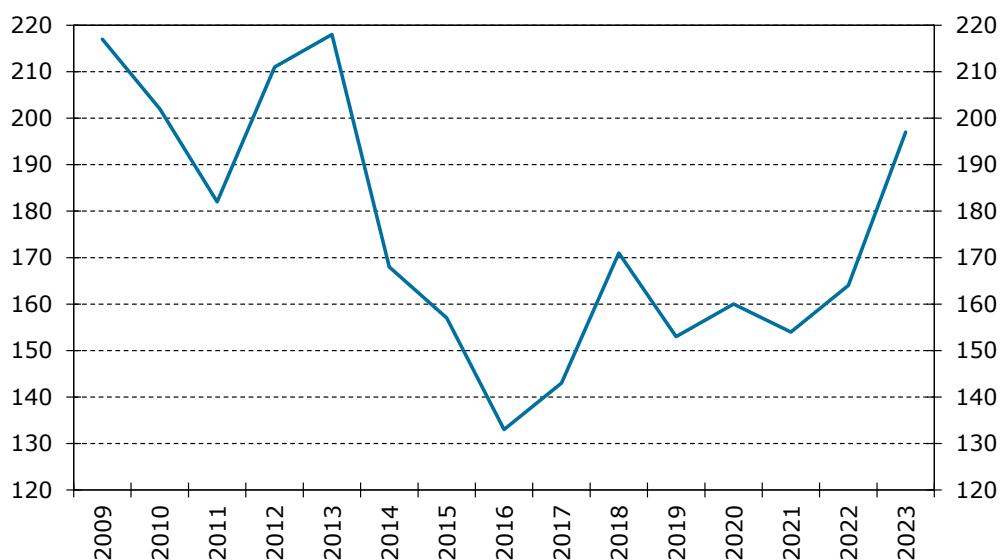
Generellt visar alla de utvalda nyckeltalen på en svagt förbättrad lönsamhet i åkeribranschen under perioden 2010–2022. Nyckeltalens utveckling finns presenterade i bilaga 1. Utfallen för 2020 och 2021 bör tolkas med försiktighet eftersom det under denna period betalades ut stöd till många företag i näringslivet på grund av minskad omsättning under Covid-19-pandemin, vilket kan påverka dessa lönsamhetsmått. Alla företagsgrupper, oavsett antalet anställda, påvisar samma trendförändringar. Den sammanfattande bedömningen är att det inte finns några tecken på att lönsamheten i åkerinäringen försämrats de senaste 12 åren.

Ytterligare ett nyckeltal som kan visa hur lönsamheten har förändrats är antalet konkurser i åkeribranschen (se diagram 3). I genomsnitt gick 175 företag i konkurs varje år under perioden 2009 till 2023. Under 2023 ökade antalet konkurser något efter att ha legat relativt konstant under 2018–2022 vilket troligen beror på att svensk ekonomi var i en lågkonjunktur under 2023 och som inleddes redan under 2022. Antalet konkurser 2023 är dock

under de konkursnivåer som var under 2009 eller 2013. Det är dock inte klarlagt om de höga dieselpriserna under 2022 och 2023 orsakade fler konkurser än vad som annars vore fallet.

**Diagram 3 Antal konkurser per år i åkeribranschen, 2009–2023**

Antal företag



Anm. SNI 4941.

Källa: Tillväxtnalys.

## 4 Åkerinäringens kostnadsutveckling

Kostnaderna inom åkerinäringen påverkas av en mängd olika faktorer och kostnadsposter. Branschen är heterogen och innefattar både korta och långväga transporter som levererar olika typer av varor. SÅ-index, utvecklat av branschorganisation Sveriges Åkeriföretag, ger en detaljerad bild av kostnadsutvecklingen i olika transportsegment. Syftet med SÅ-index är att underlätta för både säljare och köpare av transporter att hantera kostnadsförändringar inom lastbilstransporter.<sup>16</sup>

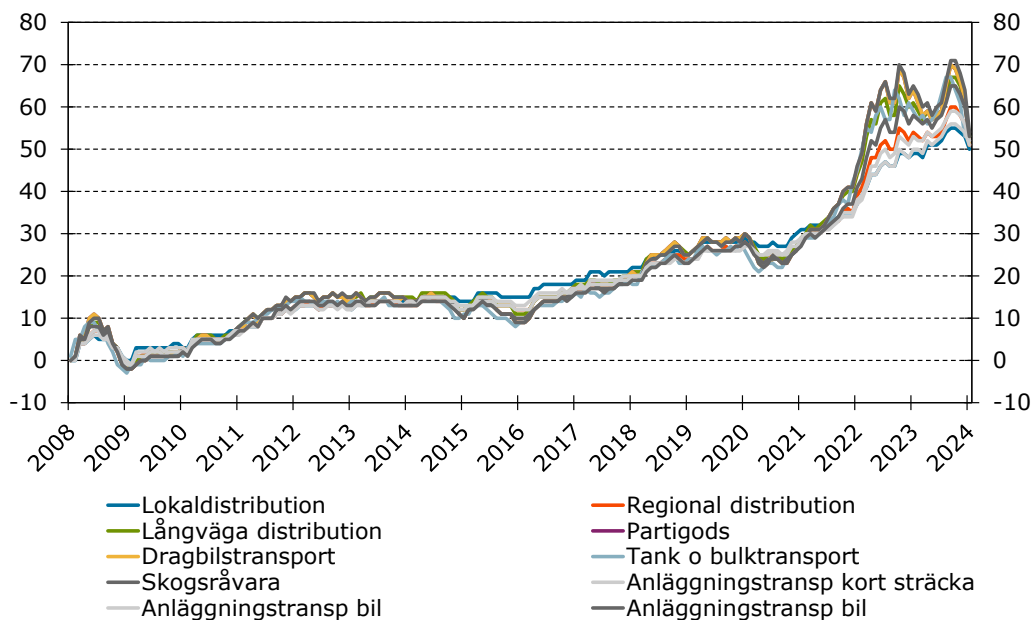
Genom att studera SÅ-indexet går det att följa utvecklingen av kostnaderna för olika typer av vägtransporter inom åkerinäringen. Diagram 4 visar en kostnadsökning jämfört med januari 2008 för samtliga typtransporter enligt SÅ-index (en beskrivning av transporttyperna finns i bilaga 2, tabell 4). Diagrammet visar också att oavsett hur transporttyperna kategoriseras, har de totala kostnaderna ökat med cirka 50 procent fram till 2024. Under

<sup>16</sup> Se [SÅ Index \(transportindex.se\)](https://transportindex.se).

perioden 2022 till 2023 var dock kostnadsförändringen sedan 2008 för vissa av transporttyperna betydligt högre.

#### Diagram 4 Kostnadsutveckling för åkerinäringen enligt SÅ-index

Förändring sedan 2008m1, procent

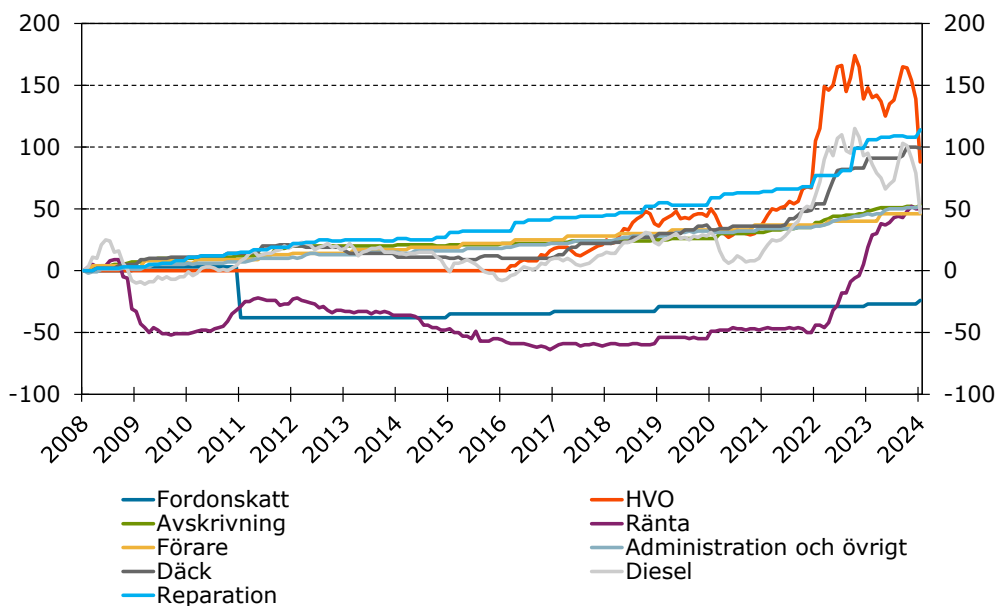


Källa: Sveriges Åkeriföretag.

Diagram 5 redovisar hur olika kostnadsposter inom branschen har utvecklats sedan 2008. Exempelvis innebär värdet -50 på y-axeln att variabeln har minskat med 50 procent sedan 2008. Diagrammet indikerar en markant ökning i de flesta komponenter jämfört med 2018, där priset på HVO utmärker sig med en 140-procentig ökning mellan januari 2018 och december 2023. Dieselpriiset har ökat med nästan 100 procent under samma period, medan däck och räntekostnaderna i samband med inköp och leasing av lastbilar har stigit med 100 respektive 50 procent. Diagrammet visar även att lönekostnaderna ökade med 50 procent och fordonsskatten minskade med nästan 30 procent. Dessa siffror indikerar på en betydande ökning av kostnaderna inom åkeribranschen.

### Diagram 5 Kostnadsutvecklingen för olika poster inom åkerinäringen

Förändring sedan 2008m1, procent



Källa: Sveriges Åkeriföretag.

Diagram 6 och diagram 7 visar hur kostnaderna för lokaldistribution och dragbilstransport fördelas på olika kostnadsposter. Vi har valt att analysera dessa typtransporter eftersom drivmedelskostnadernas andel av totala kostnaderna är lägst respektive högst av de typtransporter som finns inom SÅ-index (se typtransporterna i diagram 4). Drivmedelskostnader utgör 10 till 40 procent av de totala kostnaderna, där lokaldistribution har den lägsta andelen och dragbilstransporten den högsta. Mellan 2021 och 2023 ökade andelen drivmedelskostnader med ungefär 10 procent, för att sedan minska i nästan samma grad mellan 2023 och 2024. Den mest sannolika förklaringen till denna variation är fluktuationer i drivmedelspriser eftersom andel drivmedelskostnader och förändringar i priset på diesel är nära kopplade.<sup>17</sup>

Diagram 6 visar att arbetskostnader utgör en betydande del av kostnadsstrukturen i både dragbils- och lokala distributionstransporter.<sup>18</sup> Arbetskostnader stod i januari 2024 för 38 respektive 53 procent av de totala kostnaderna, där dragbilstransporter har den lägre andelen och lokal distribution har den högre. Enligt diagrammet har arbetskostnaderna visat relativt stabila andelar av totalkostnaderna fram till och med 2021, varefter de började

<sup>17</sup> Egna beräkningar visar att andel drivmedelskostnader och förändringar i dieselpriiset uppvisar en korrelation mellan 0,81 och 0,86 för varje typtransport.

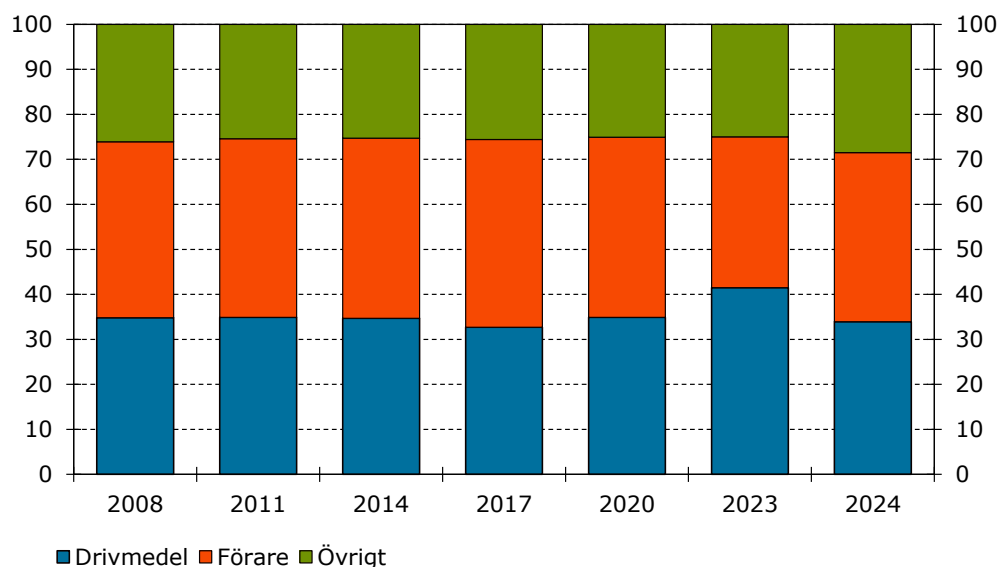
<sup>18</sup> Arbetskostnader i Diagram 6 avspeglas av kostnadsposten "Förare" i diagram 6 medan drivmedelskostnader inkluderar både "HVO" och "Diesel" från samma diagram. I beskrivningen av SÅ-index framgår att indextalen avser förarlön enligt gällande avtal mellan Biltrafikens arbetsgivareförbund och Transportarbetarförbundet inklusive arbetsgivaravgifter enligt lag och avtal ([https://www.akeri.se/sites/default/files/2018-06/saindex8\\_oversikt.pdf](https://www.akeri.se/sites/default/files/2018-06/saindex8_oversikt.pdf)).

minska innan trenden vände från 2024. Liksom arbetskostnader förblir andelen för både drivmedels- och övriga kostnader relativt stabil över tiden.

På grund av skillnaderna i kostnadsfördelningen är de olika typtransporterna olika känsliga för fluktuationer i drivmedelspriser. En ökning av drivmedelspriset med 10 procent innebär en kostnadsökning för dragbilstransporter drygt 3 procent medan kostnaderna för transporter för lokaldistribution endast ökar med 1 procent.

**Diagram 6 Kostnadsfördelningen för dragbilstransport med diesel**

Procent



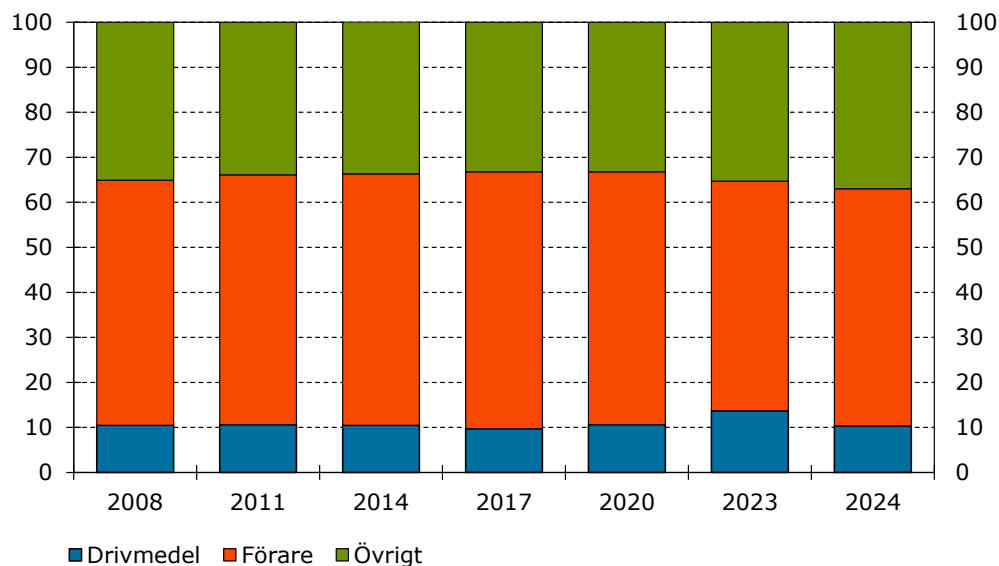
Anm. Avser kostnadsfördelningen i januari månad för respektive år.

Källa: Sveriges Åkeriföretag.



**Diagram 7 Kostnadsfördelningen för lokaldistribution med diesel**

Procent



Anm. Avser kostnadsfördelningen i januari månad för respektive år.

Källa: Sveriges Åkeriföretag.

## 5 Prissättningen i åkerinäringen

Avtal mellan åkeriföretagare och kunder spelar en avgörande roll för att reglera vad som omfattas av transporttjänsten, till vilket pris och på vilka villkor. En central del av avtalet är dess löptid och möjliga justeringar vid behov.

Åkerinäringen och dess transporttjänster är synnerligen heterogena och därför finns det ingen generell längd för ett kontrakt inom branschen. I Trafikverket (2020) framkom att flera aktörer har angivit att många åkerier har kortsiktiga kontrakt, ibland så korta som 6–12 månader. Indexerade kontrakt är vanliga bland åkarna och är utformade för att användas i avtal som löper på 3–5 år.<sup>19</sup> Indexjustering möjliggör anpassning av avtalspriser till förändringar i kostnader över en längre avtalsperiod (se kapitel 4 för en sammanfattning av kostnadsposter). Ett indexerat kontrakt ger större flexibilitet för att exempelvis överföra drivmedelspriser på kunder och kompensera för prisökningen, vilket har blivit särskilt aktuellt sedan Rysslands invasion av Ukraina.

I en enkät som genomfördes av branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag i början av 2022 framgår att möjligheten för företag inom åkeribranschen att bli kompenserade för prisökningar på bränsle av sina kunder skiljer sig åt mellan olika segment inom

---

<sup>19</sup> Framkom i intervju med Johan Lundmark Sveriges Åkeriföretag 2024 02 23.

åkeribranschen.<sup>20</sup> Exempelvis framkom att 45 procent av de svarande åkeriföretagen som är verksamma inom bygg- och anläggning inte har kompenserats alls för det ökade bränslepriset, se tabell 3. Detta eftersom de i mycket liten utsträckning har kontrakt som tillåter regelbundna prisjusteringar, så kallade indexregleringar. Bland de som har indexerade kontrakt i detta segment har också drygt 50 procent av kontrakten årsvisa justeringar vilket gör att de i vissa fall får vänta på kompensation för ökade kostnader, se tabell 2.

Ett segment där indexerade avtal används mer frekvent är bland skogstransportörer, se tabell 1. I detta segment har 42 procent av alla åkare som svarade på enkäten alla sina avtal indexerade och det är endast 3 procent som inte har några indexerade avtal alls. I genomsnitt är det nästan 20 procent som har alla avtal indexerade och drygt 20 procent som inte har några indexerade avtal.

**Tabell 1 Andel indexerade avtal i olika segment av åkerinäringen**

Andel i procent

	Alla avtal	Mer eller lika med hälften	Mindre än hälften	Inga
Bygg- och anläggningstransportörer	9	35	26	30
Skogstransportörer	42	46	9	3
Fjärrtransporter	19	58	14	9
Åkerier som kör för offentlig sektor	23	30	22	25
Genomsnitt i av de svarande	19	39	19	23

Anm. Enkätresultat från Sveriges Åkeriföretags enkätstudie som publicerades 2022-02-04. Enkäten skickades till medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Svarsfrekvensen var 26 procent.

Källa: Sveriges Åkeriföretag.

Tabell 2 visar dock att även om avtalen är indexerade är det cirka en tredjedel som justerar avtalen årsvis vilket innebär att snabba drivmedelsprisförändringar ändå påverkar företagens lönsamhet eftersom det är långt mellan justeringstillfällena. I vissa segment, så som i skogstransportörer och fjärrtransporter, är det dock över 50 procent av avtalen som har avläsning och justering månadsvis vilket gör att dessa åkeriföretag i större utsträckning kan övervältra högre kostnader på sina kunder även på kort sikt.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> Sveriges Åkeriföretag (<https://www.akeri.se/sv/akeriforetagen-har-svart-att-kompensera-prisokningen-pa-bransle>).

<sup>21</sup> Avläsning innebär att de variabler som indexerats i kontraktet mellan transportköpare och transportföretaget kontrolleras för eventuella förändringar. Om variablerna har förändrats leder detta till att transportpriset justeras i enlighet med vad som står i kontraktet.

**Tabell 2 Regel för avläsning och justering**

Andel i procent

	Årsvi	Kvartalsvi	Månadsvi	Annan regel <sup>1)</sup>
Genomsnitt	34	13	35	18
Bygg- och anläggningstransportörer	52			
Skogstransportörer			60	
Fjärrtransporter			55	
Kör åt offentlig sektor	55			

Anm. Enkätresultat från Sveriges Åkeriföretags enkätstudie som publicerades 2022-02-04. Enkäten skickades till medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Svarefrekvensen var 26 procent. <sup>1)</sup> Annan regel kan exempelvis innebära mer sällan än årsvi, oftare än månadsvi, eller ett bränsleindex som beroende på om priset höjts eller sänkts med en viss procent. I de fall det inte finns någon andel i någon cell betyder det att det inte fanns information om detta i rapporten.

Källa: Sveriges Åkeriföretag (<https://www.akeri.se/sv/akeriforetagen-har-svart-att-kompensera-prisokningen-pa-bransle>).

Endast 7 procent av åkarna svarande att de hade fått full kompensation för ökade drivmedelspriser, se tabell 3. Störst andel fanns bland skogstransportörer där 18 procent ansåg sig fullt kompenserade. Lägst andel bland åkare som kör inom bygg- och anläggning där endast 3 procent ansåg sig fullt kompenserade.

**Tabell 3 Möjlighet till kompensation av höjt dieselpris**

Andel i procent

	Ingen kompensation	Full kompensation
Bygg- och anläggningstransportörer	45	3
Skogstransportörer	21	18
Fjärrtransporter	9	3
Åkerier som kör för offentlig sektor	52	4
Alla	33	7

Anm. Enkätresultat från Sveriges Åkeriföretags enkätstudie som publicerades 2022-02-04. Enkäten skickades till medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Svarefrekvensen var 26 procent.

Källa: Sveriges Åkeriföretag (<https://www.akeri.se/sv/akeriforetagen-har-svart-att-kompensera-prisokningen-pa-bransle>).

Efter Åkeriföretags enkät genomfördes Ryssland fullskaliga invasion av Ukraina i februari 2022. I samband med invasionen ökade drivmedelspriserna kraftigt vilket ledde till

kortsiktiga likviditetsproblem för vissa företag i åkeribranschen.<sup>22</sup> Detta gällde även för företag med indexerade kontrakt eftersom avläsningsperioderna i många fall var relativt långa, se tabell 2. Exempelvis utgjordes nästan 50 procent av avtalen av läsning kvartals eller årsvis 2022 medan drivmedelsbolagen ofta kräver relativt kort betaltid i förhållande till när kostnadsökningen kan hanteras via fakturering till kund.<sup>23</sup> Enligt Sveriges Åkeriföretag var det många företag som fick ekonomiska problem under denna tidsperiod men som räddades av sina kunder genom att de justerade transportkontrakten med avseende på den högre kostnadsbildningen utöver det som angavs i den ursprungliga avtalstexten.<sup>24</sup> Detta har även lett till ett skifte där fler kontrakt skrivs med korta justeringsperioder. I en rapport skriven av Rementum på uppdrag av Sveriges Åkeriföretag (2023) framkommer det att många avtal, bland annat inom bygg- och anläggning, har uppdaterats till månadsjustering efter att kostnaderna för drivmedel ökat kraftigt. Rapporten visar även att lönsamheten bland åkerier inte gått ner i någon större utsträckning under 2022 trots kraftigt ökat pris på drivmedel. Detta bekräftas även av SCB:s nyckeltal som presenteras i bilaga 1. Även stora offentliga aktörer så som Trafikverket har valt att ändra i befintliga kontrakt och lägga till extra kompensation för ökade drivmedelspriser under 2022 och 2023.<sup>25</sup> Detta gjordes för att minska risken för obestånd och konkurser, samt även för att minska risken för högre anbudspriser i kommande kontrakt som förväntades uppkomma på grund av ökad osäkerhet om kostnadsutveckling.<sup>26</sup>

Sammantaget visar genomgången av prissättningen inom åkerinäringen att på kort sikt, kortare än ett år, leder högre drivmedelspriser troligen till att endast delar av kostnadsökningen överförs på åkeriföretagens kunder. Därmed borde åkeriföretagens vinstmarginal till viss del påverkas negativt på kort sikt vid snabba oförutsägbara prishöjningar. Vid stora prisförändringar, som inträffade under 2022 och 2023, verkar det dock finnas viss tendens att prisgenomslaget till kund sker snabbare än vid små förändringar i drivmedelspriserna. På längre sikt kommer troligen prisnivån för vägtransporttjänster anpassa sig till de nya kostnadsförutsättningarna på marknaden.

## 6 Efterfrågans priskänslighet

Dieselpriiset utgör en relativt stor andel av transportföretagens utgifter, vilket innebär att det påverkar transportföretagens dieselförbrukning och transportköparens efterfrågan på transporttjänster. Dessa effekter uttrycks ofta i form av elasticiteter (De Jong m.fl., 2010).

---

<sup>22</sup> Intervju med Johan Lundmark Sveriges Åkeriföretag 2024-02-23. Andelen indexerade kontrakt baseras på resultaten från enkätstudien som genomfördes av Sveriges Åkeriföretag och som publicerades 2022-02-04.

<sup>23</sup> Intervju med Johan Lundmark Sveriges Åkeriföretag 2024 02 23.

<sup>24</sup> Intervju med Johan Lundmark Sveriges Åkeriföretag 2024 02 23.

<sup>25</sup> <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fbransch.trafikverket.se%2Fcontentassets%2F4a42805a276f4ce7937bfccbdb24a356%2Fbeslut-31-mars-2023---andrade-forutsattningar-drivmedelserbjudandet.pptx&wdOrigin=BROWSELINK>.

<sup>26</sup> <https://bransch.trafikverket.se/om-oss/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/april/reglering-av-okade-branslepriser-i-befintliga-kontrakt---sa-har-gor-vi/>.

Exempelvis mäter priselasticiteten hur den efterfrågade kvantiteten av en vara ändras till följd av dess prisjustering, det vill säga hur känslig är efterfrågan på en vara för dess pris.

### Elasticiteter

Det finns olika typer av elasticiteter, beroende på vilka variabel som påverkar efterfrågan, bland annat:

- *Egenpriselasticitet* visar hur efterfrågan på en vara eller tjänst påverkas av dess egna pris. Ett exempel är hur efterfrågan på bensin förändras om priset på bensin ökar. Om en sådan priskänslighet uppskattas till  $-0,3$  innebär det att efterfrågan på bensin *minskar* med 3 procent om priset på bensin ökar med 10 procent. För beslutsfattare kan det vara intressant att förstå hur förändringar i priset på en vara påverkar efterfrågan på en eller flera andra varor.
- *Korspriselasticitet* ett mått på konsumenternas priskänslighet vid en förändring i priset på en annan vara.

Både egen- och korspriselasticiteter påverkas av flera faktorer, inklusive tillgången på andra liknande varor (substitut). De teoretiska och beräknade elasticiteterna kan skilja sig åt eftersom uppskattningen beror bland annat på tillgängliga data, den specifika modell som används och tidsramen för analysen. I detta kapitel skiljer vi mellan kortsiktiga och långsiktiga elasticiteter. Med kort sikt menas ofta snabba förändringar i konsumentbeteende som vanligtvis sker under perioden mellan ett och tre år. Lång sikt avser en längre tidshorisont präglad av mer strukturella förändringar, vanligtvis mellan fem och tio år. Elasticiteten anses vara oelastisk när den efterfrågade kvantiteten förändras procentuellt mindre än priset, det vill säga mindre än ett i absoluta värdet. Annars betraktas elasticiteten som elastisk. Läs mer om elasticiteter i Konjunkturinstitutet (2024a).

En del av den vetenskapliga litteraturen och myndigheters analysarbete fokuserar på att mäta hur efterfrågan på diesel påverkas av dess pris (exempelvis Sterner, 2006 och Dahl, 2012). Enligt litteraturöversikten i Konjunkturinstitutet (2024a) är de skattade egenpriselasticiteterna för vägtransporternas dieselefterfrågan ofta mellan  $-0,5$  och  $0$  procent på kort sikt. Detta gäller både i Sverige ( $-0,19$  till  $-0,16$ ) och i andra länder ( $-0,42$  till  $-0,15$ ). Det innebär att en ökning av dieselpriiset med 1 procent leder till en minskning i den efterfrågade mängden diesel med mindre än 0,5 procent. Efterfrågan är således relativt oelastisk på kort sikt. De långsiktiga elasticiteterna beräknas till mellan  $-0,42$  och  $-0,25$  för Sverige, men spridningen är större för övriga länder. Det bör dock poängteras att undersökningarna som diskuteras i Konjunkturinstitutet (2024a) inte kan särskilja mellan personbilar och godstransporter på grund av brist på tillförlitliga mikrodata.

Det är också av betydelse att bedöma känsligheten hos olika transporttjänster gentemot olika kostnadsförändringar. Efterfrågan på transporttjänster uttrycks vanligtvis i termer av transport- och trafikarbete och i vissa fall volym levererade varor. Transportarbetet

beskriver aktiviteten i transportsystemet och redovisas för godstransporter i måttet tonkilometer. En tonkilometer innebär förflyttning av ett ton gods en kilometer. Summan av längden på alla resor som fordon utför under en bestämd tid kallas trafikarbete (Trafikverket, 2014). Liksom dieselförbrukning påverkas vägtransporters priskänslighet, eller priselasticitet, av en rad olika faktorer såsom regionala aspekter, marknadens konkurrenssituation samt vilken typ av gods som transporteras (se exempelvis Beuthe m.fl., 2014).

Både den vetenskapliga litteraturen och myndigheter har analyserat vägtransportens priskänslighet ur ett perspektiv som omfattar totala kostnader.<sup>27</sup> Transportföretagens totala kostnader omfattar inte bara drivmedelskostnader utan även arbetskostnader och andra utgifter. Drivmedel utgör emellertid en relativt stor kostnadsandel för de flesta typer av transporter (cirka 10–40 procent av totala kostnaderna, se kapitel 4), vilket förväntas göra drivmedelskostnader till en betydande faktor för hur känslig efterfrågan på vägtransporttjänster är för de totala kostnaderna. Analyserna kan därför betraktas som ett informativt komplement till studier som undersöker effekterna av drivmedelskostnader. Skattningarna tyder på att efterfrågan på vägtransporter är förhållandevis oelastisk både på kort och längre sikt. Enligt Trafikverket (2023) minskar efterfrågan på inrikes vägtransporter med 0,42 till 0,45 procent på lång sikt vid en 1-procentig ökning av kostnaderna per kilometer. Andra studier, där efterfrågan uttrycks i termer av levererade varor, visar att egenpriselasticiteten för vägtransporter i Sverige och andra europeiska länder är relativt låg, med kort- och långsiktiga uppskattningar mellan -0,38 och -0,003 (se tabell 5). Elasticiteten beror också på varugrupp. Till exempel visar undersökningar att inom skogsbranschen minskar efterfrågan på vägtransporter med 0,39 till 0,94 procent vid en 1-procentig ökning av transportkostnaderna. Generellt sett tyder resultaten på att egenpriselasticiteten för vägtransporter kan variera, men den tenderar att vanligtvis ligga mellan -0,5 och -0,3 (se tabell 5). Efterfrågeförändringen vid en förändring av dieselpolis är förmodligen ännu lägre (-0,2 till -0,03) eftersom dieselpolis enligt SÅ-index endast utgör cirka 10 till 40 procent av den totala kostnaden av vägtransporttjänsten. Med en ökning av dieselpolis med 50 procent mellan 2018 och 2023, innebär detta en förändring i efterfrågan på vägtransporttjänster på mellan 1,5 och 10 procent.<sup>28</sup> Om priselasticiteten vore högre skulle en sådan prisökning leda till en betydligt större minskning av efterfrågan. Elasticiteter beräknas dock för marginella förändringar, vilket innebär att konsumenternas respons kan vara annorlunda vid en sådan stor ökning av dieselpolis, och därför behöver räkneexemplet ovan hanteras med försiktighet. Till exempel kan det vara så att efterfrågan inte kan minska ytterligare än till en viss grad utan att det får en oproportionerligt stor effekt på leveransen av varor och därmed på transportköparens verksamhet. En mer detaljerad diskussion om skattningarna återfinns i bilaga 3.

Som nämnts i kapitel 2 påverkar både åkeriföretag och deras kunder efterfrågan på transporttjänster genom olika kanaler, vilket i sin tur formar efterfrågan på diesel samt trafik-

---

<sup>27</sup> Elasticitet med avseende på drivmedelspris har fått mindre uppmärksamhet i litteraturen, beräkningarna handlar snarare om hur de totala kostnaderna påverkar efterfrågan på vägtransporttjänster.

<sup>28</sup> Om efterfrågakurvan antas vara linjär.

och transportarbete. Dock återspeglar elasticitetsskattningarna ovan en aggregerad effekt, vilket gör det svårt att särskilja bidrag från varje kanal. En litteraturöversikt av De Jong m.fl. (2010) drar också samma slutsats.

## 7 Konkurrensförhållanden

Svenska företag inom åkerinäringen konkurrerar med varandra utifrån bland annat pris, servicekvalitet, tillgänglighet och hållbarhetsaspekter. De konkurrerar även med företag som erbjuder transporttjänster som utförs med andra transportslag så som tåg-, flyg- och sjötransporter. Ytterligare en aspekt är konkurrensen från utländska företag på de körningar som går till och från Sverige samt de körningar som utländska företag har rätt att genomföra inom Sverige enligt de så kallade cabotagereglerna. I detta avsnitt undersöks konkurrensförhållandena mellan vägtransporter och andra transportslag samt mellan utländska och inhemska åkare.

### 7.1 Konkurrens mellan olika transportslag.

Korspriselasticiteter kan användas för att förstå i vilken uträkning vägtransporter konkurrerar med andra transportslag. Måttet indikerar hur andra transportslag påverkas när priset på vägtransporter förändras.

Uppskattningar av korspriselasticiteten mellan vägtransporter och andra transportslag skiljer sig åt mellan olika studier och resultaten indikerar att det sker en begränsad överflyttning mellan transportslagen. I bilaga 3 tabell 6 ges en sammanställning av resultat från litteraturen som visar att korspriselasticiteter mellan priset på vägtransporttjänster och efterfrågan på andra transportslag beräknas till mellan 0,1 och 0,7. Utifrån andelen dieselkostnader av totala kostnaderna för vägtransporter går det att uppskatta att en procentig ökning av dieselpriset ökar efterfrågan på andra transporter med cirka 0,01 till 0,28 procent. Modellresultaten och elasticitetsskattningarna från svenska studier tyder på att det främst är järnvägstrafiken som gynnas vid högre priser på vägtransporter.

I en intervju med företrädare för Sveriges Åkeriföretag framkom att möjligheterna att överföra godstransporter från väg- till sjö- och tågtransporter upplevs som begränsade. De flesta lastbilstransporter är kortdistansresor, och det finns bara en begränsad kapacitet kvar på tåg för att ta emot ytterligare transporter. När det gäller sjötransporter betonar Vi-erth m.fl. (2014) att de har optimala förutsättningar för att frakta stora volymer över långa sträckor. Detta innebär dock en relativt låg avgångsfrekvens, vilket gör sjöfarten till ett trafikslag med begränsad flexibilitet. Samma studie påpekar att förutom priser spelar andra faktorer en viktig roll i att välja trafikslag såsom företagets och deras kunders geografiska placering eller tillgång till olika transportlösningar. Dessutom varierar priserna mellan olika segment, sändningsvolym och transportriktning.

## 7.2 Konkurrens mellan svenska och utländska åkare

Kostnadsförutsättningarna i olika europeiska länder skiljer sig åt och påverkar därmed konkurrensförhållandena mellan svenska och utländska åkare. Av de utländska åkarna är de som är registrerade i Polen och Litauen de som utför mest transportarbete i Sverige, 35 respektive 13 procent av det utländska transportarbetet.<sup>29</sup> I en enkätstudie som utfördes av Transportstyrelsen (Transportstyrelsen, 2019) påvisas stora löneskillnader bland lastbilschaufförer beroende på var arbetsgivaren är registrerad. Lönenivån för utländska förare var mellan 30–45 procent lägre än för de förare som arbetar för svenska arbetsgivare.<sup>30</sup> Denna studie inkluderar endast lön som betalas ut till arbetstagaren. Det som påverkar arbetsgivaren är dock de totala arbetsrelaterade kostnaderna inklusive socialavgifter och andra skatter kopplade till chaufförens lön. I WSP (2014) gjordes en omfattande jämförelse av kostnadsbilden i fyra länder av åkerinäringens kostnadsbild. I denna studie framkom att de polska och estländska åkeriernas arbetskostnad var 58 respektive 39 procent av de svenska.

För att avgöra om resultaten från dessa studier fortfarande gäller har vi studerat statistik från Eurostat. Denna statistik innehåller endast information om arbetskostnaden i hela transportsektorn (SNI H) det vill säga de rapporterar den genomsnittliga arbetskraftskostnaden för samtliga transportföretag så som tåg-, flyg-, buss- och vägtransporter. Som framgår av WSP (2014) är det också troligt att de utländska chaufförerna som kör i Sverige har en lön som ligger över genomsnittet för lastbilschaufförer i respektive land. Utvecklingen av arbetskostnaderna i transportsektorn borde dock ge en fingervisning om utvecklingen även för de utländska chaufförer som kör i Sverige. Diagram 8 visar utvecklingen av arbetskostnaden i transportsektorn i utvalda länder som andel av den svenska kostnadsnivån. Diagrammet visar att kostnaderna för arbetskraft i transportsektorn har ökat i förhållande till den svenska nivån i alla de studerade länderna. De är dock fortfarande långt under den svenska nivån. Det finns därför skäl att tro att arbetskraftskostnaden för åkerinäringen i Sverige fortfarande är betydligt högre än kostnaderna för åkare i Estland, Lettland, Litauen, Polen och Rumänien.

---

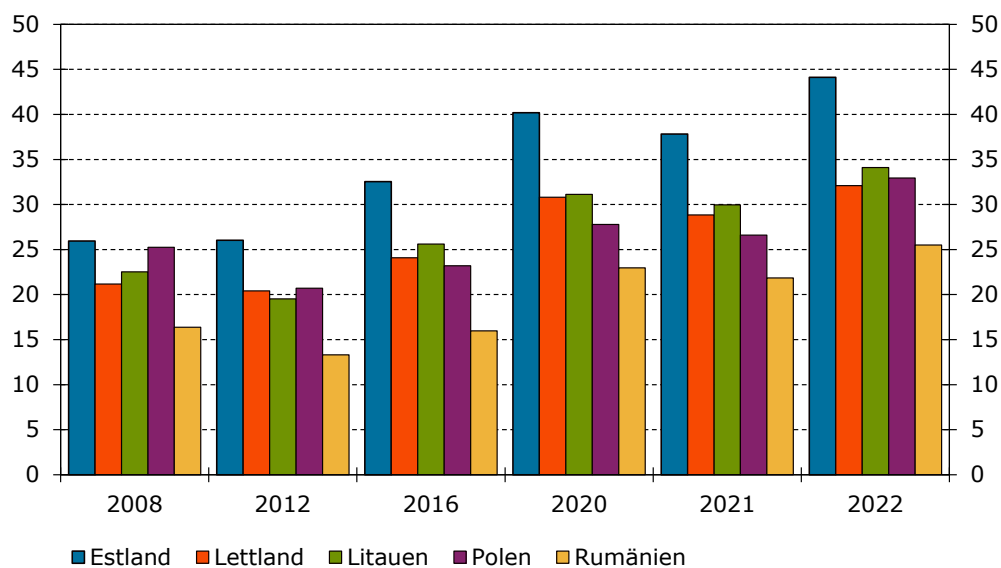
<sup>29</sup> <https://www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar/> .

<sup>30</sup> Utländska förare definieras i studien om förare utanför de nordiska länderna.



**Diagram 8 Arbetskostnaden i transportsektorn i utvalda länder som andel av den svenska kostnadsnivån**

Procent



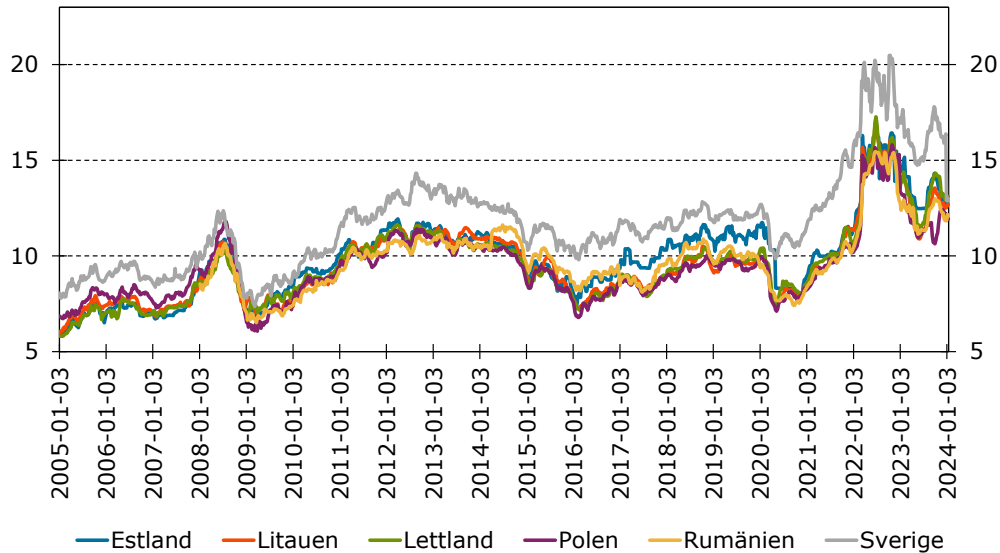
Anm. Arbetskostnaden inkluderar lön, sociala avgifter och andra arbetsrelaterade kostnader för arbetsgivaren.

Källa: Eurostat.

En del av den rörliga kostnaden för lastbilstransporter utgörs av dieselkostnaden. Diagram 9 visar dieselpriiset inklusive energiskatter men exklusive moms i Estland, Litauen, Lettland, Polen, Rumänien och Sverige. Stora kunder så som åkerinäringar får vanligtvis rabatter jämfört med det genomsnittliga priset som rapporteras till Europeiska kommissionens Oil Bulletin vilket inte har tagits hänsyn till i diagrammet.

### Diagram 9 Dieselpreis inkl. energiskatt exkl. moms

Euro per liter



Källa: Oil Bulletin.

Diagrammet visar att det svenska priset har varit betydligt högre än de utvalda ländernas dieselpreis under perioden 2005–2023. Dieselpriiset kan dock endast påverka konkurrenskraften om de utländska lastbilstransporterna undviker att tanka i Sverige vilket det finns indikationer på.<sup>31</sup> En fulltankad lastbil med en bränsletank av standardstorlek kan köra upp emot 160 mil utan att tanka.<sup>32</sup> I och med sänkningen av reduktionsplikten är nu dieselpriiset i princip likvärdigt med merparten av de utvalda länderna.

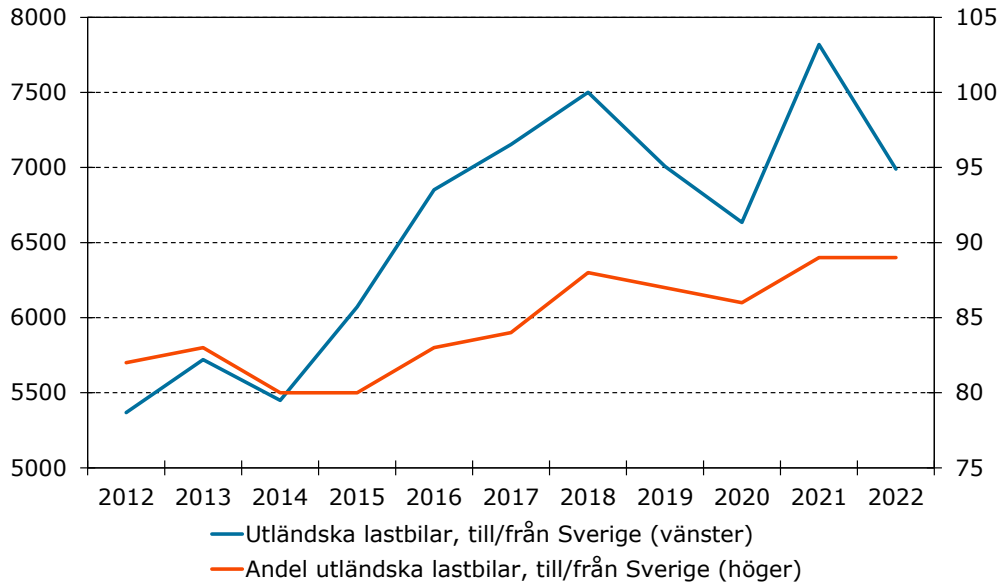
Sammantaget visar detta att kostnadsbilden som påvisar högre kostnader för svenska åkare jämfört med de studerade länderna som konstaterades i WSP (2014) fortfarande gäller även om skillnaderna i samband med sänkningen av reduktionsplikten minskat. Lägre kostnader för utländska åkare har troligen bidragit till att transportarbetet till och från Sverige främst utförs av utländska aktörer, se diagram 10. Diagrammet visar även att efter 2017 har transportarbetet i Sverige som utförts av utländska lastbilar endast ökat marginellt. Andelen utländska bilar var nästan 90 procent 2022. Det kan därmed vara svårt att för svenska åkare att konkurrera på marknaden för transporter till och från Sverige.

<sup>31</sup> <https://www.tn.se/naringsliv/29395/expert-reduktionsplikten-skapar-omfattande-dieselsmuggling/>.

<sup>32</sup> Enligt Trafikanalys (2022c) drar en genomsnittlig tung lastbil med släp cirka 0,38 liter per kilometer vid landsvägskörning. En standard dieseltank rymmer mellan 300 och 600 liter (<https://dieseltankar.com/dieseltank-lastbil/>) vilket ger en genomsnittlig körsträcka per tank motsvarande 80–160 mil.

### Diagram 10 Transportarbetet från utländska lastbilar till/från Sverige samt andelen av lastbilstransporter till/från Sverige

Miljoner tonkilometer (vänster axel) och andel i procent (höger axel)



Anm. Utländska lastbilar till och från Sverige i miljoner tonkilometer körd sträcka i Sverige på vänster axel. Andel utländska lastbilar i procent på höger axel.

Källa: Trafikanalys.

### CABOTAGE – UTLÄNDSKA ÅKARE SOM GÖR KÖRNING INOM SVERIGE

Det finns regler för i vilken utsträckning utländska åkare som tillfälligt är i Sverige får genomföra körningar inom Sverige, så kallade cabotageregler. Dessa regler förändrades under 2022 när flera bestämmelser inom EU:s mobilitetspaket infördes i Sverige.<sup>33</sup> Syftet med mobilitetspaketet är att förbättra arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. Flera av förändringarna påverkar konkurrensen mellan svenska och utländska åkare. En utländsk åkare får genomföra tre transporter under sju dagar i Sverige. Det finns också en karensperiod på fyra dagar vid cabotagetransporter innan åkaren får utföra nya körningar i Sverige. Mobilitetspaketet innebär även förändringar av kör- och vilotidsregler. Detta kan vara en delförklaring till att det utländska transportarbetet i Sverige har fortsatt att minska även efter Covid-19-pandemin, se diagram 11. Enligt företrädare för Sveriges Åkeriföretag kan det dock vara så att det fanns osäkerheter kring hur de nya reglerna skulle tillämpas vid införandet av mobilitetspaketet.<sup>34</sup> Dessa osäkerheter är nu undanröjda, vilket kan bryta den nedåtgående trenden. I den mån utländska åkare kan utföra cabotagekörningarna med

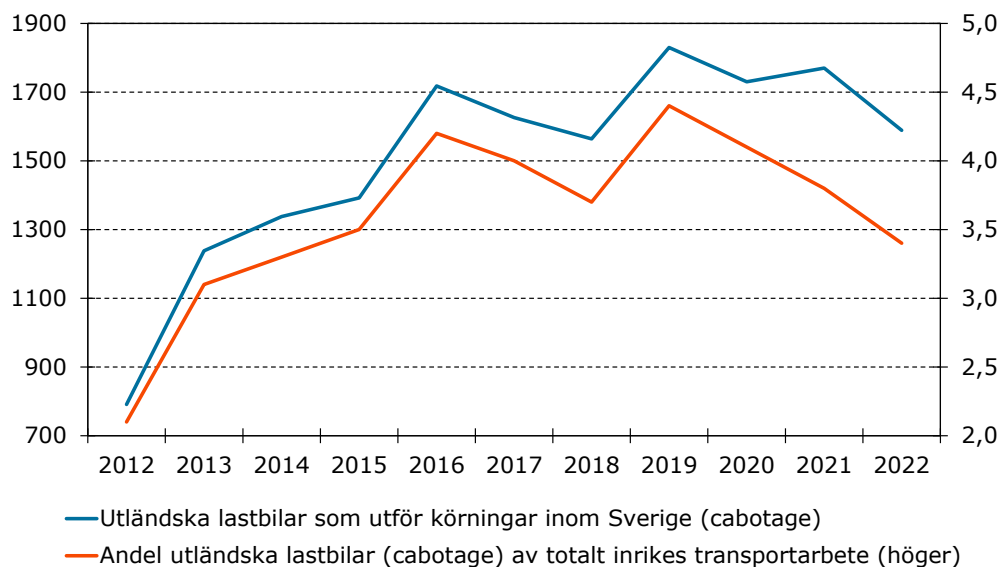
<sup>33</sup> Hämtat 2024-01-22: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/mobilitetspaketet/>.

<sup>34</sup> Framkom i intervju med Johan Lundmark Sveriges Åkeriföretag 2024 02 23.

diesel som tankats i hemlandet kommer även dieselpri skillnader mellan Sverige och utlandet att påverka konkurrensförhållandena.

**Diagram 11 Utländska lastbilar som utför inrikes transportarbete – cabotage**

Miljoner tonkilometer (vänster) och andel i procent (höger)



Anm. Utländska lastbilar som kör cabotagekörningar i Sverige i miljoner tonkilometer, vänster axel. Andelen utländska lastbilar av totala mängden tonkilometer inrikes körningar i procent, höger axel.

Källa: Trafikanalys.

## 8 Grön omställning av åkeribranschen

Tunga lastbilar står för cirka 6 procent av landets utsläpp av växthusgaser och cirka 20 procent av utsläppen av växthusgaser från inrikes transport.<sup>35</sup> Enligt klimatmålet för inrikes transporter ska utsläppen från sektorn, exklusive inrikesflyg, minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.<sup>36</sup> Åkerinäringens gröna omställning spelar därför en viktig roll för att uppnå Sveriges och transportsektorns klimatmål.

En viktig kanal för att påskynda omställningen är att införa skärpta styrmedelskrav och på så sätt påverka priset på drivmedel och vilka tekniker som används. Under 2019 beslutades det att införa ett krav på lastbilstillverkare på EU-nivå (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242). Kravet innebär att tillverkarnas koldioxidutsläpp ska reduceras med 30 procent till 2030 jämfört med 2019. Kraven omfattade till att börja med fyra

<sup>35</sup> Naturvårdsverkets utsläppsstatistik för 2022 (<https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/>).

<sup>36</sup> <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/sveriges-klimatarbete/sveriges-klimatmal-och-klimatpolitiska-ramverk/>.

lastbilstyper som står för 60 till 70 procent av utsläppen från tunga lastbilar inom EU.<sup>37</sup> Europeiska rådet och Europaparlamentet nådde i början av 2024 en preliminär överenskommelse för att ytterligare stärka reduktionsmålen för tunga fordon.<sup>38</sup> Det föreslagna ändringsförslaget fastställer ett skärpt mål på 45 procent för 2030 och nya reduktionsmål på 65 procent till 2035 och 90 procent till 2040. Denna förändring syftar till att öka andelen utsläppsfria fordon i hela EU:s fordonspark för tunga fordon genom att utvidga förordningens tillämpningsområde till nästan alla nya tunga fordon. Skärpningen förväntas accelerera den gröna omställningen inom åkeribranschen eftersom tillverkarna tvingas förändra sitt utbud av tunga lastbilar för att uppnå EU-kraven.

I Sverige har flera styrmedel införts som kan påverka den gröna omställningen av vägtransportsektorn. Bland annat infördes 2018 reduktionsplikten för att öka andel biodrivmedel i låginblandad diesel och bensin och därmed minska de fossila koldioxidutsläppen från vägtransporter. Reduktionspliktskravet för diesel var 30,5 procent 2023 vilket innebar att utsläppen vid förbränning av diesel var cirka 30 procent lägre än vad de annars skulle ha varit utan inblandning av biodrivmedel. Reduktionsplikten ledde även till att dieselpriiset ökade mer än i övriga europeiska länder under 2021 och 2022. Detta eftersom biodrivmedel generellt är dyrare än dess fossila motsvarighet (Konjunkturinstitutet, 2023c). Högre dieselpriis ökar priset på transporttjänsterna vilket leder till färre körda kilometer och minskade utsläpp (se avsnitt 6). När kraven inom reduktionsplikten minskade i januari 2024 sjönk priset på diesel vilket bör leda till högre efterfrågan än vad som annars skulle vara fallet.

För att uppnå klimatmålet om nettonollutsläpp år 2045 kommer det sannolikt vara viktigt att byta ut allt fler fossildrivna lastbilar till elektriska fordon (Trafikanalys, 2020). Skillnader i inköpspris och totalkostnad mellan fossildrivna och elektriska lastbilar är en viktig faktor som påverkar efterfrågan på elektriska lastbilar (Konjunkturinstitutet, 2023c). Priset på en tung eldriven lastbil varierar vanligtvis mellan 3 och 6 miljoner kronor medan en dieseldriven lastbil kostar cirka 2 miljoner kronor.<sup>39</sup> Eldrivna fordon har lägre drifts- och servicekostnader. För lätta lastbilar i Sverige är skillnaden i totalkostnad mellan laddbara och konventionella fordon relativt liten även utan några stöd idag (WSP, 2022). Generellt sett är den totala årliga kostnaden för att äga tunga elektriska lastbilar större än för de fossila motsvarigheterna (skillnaden är 200 000–300 000 kronor per år i Sverige), men flera studier indikerar att prisparitet kan uppnås innan 2030 (se till exempel ICCT, 2021; Unterlohner, 2021). Detta indikerar att elektriska lastbilar kan bli konkurrenskraftiga inom några år.

---

<sup>37</sup> Påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överskrider 16 ton, påbyggnadsbilar med axelkonfiguration 6x2, dragbilar med axelkonfiguration 4x2 och en högsta tekniskt tillåtna vikt inklusive last som överskrider 16 ton, dragbilar med axelkonfiguration 6x2. Förordningen ska även tillämpas på vissa nya tunga fordon som inte omfattas av dessa kriterier (se <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32019R1242>).

<sup>38</sup> Se <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2024/01/18/heavy-duty-vehicles-council-and-parliament-reach-a-deal-to-lower-co2-emissions-from-trucks-buses-and-trailers/#:~:text=2024%2012%3A30-.Tunga%20fordon%3A%20r%C3%A5det%20och%20parlamentet%20n%C3%A5r%20%C3%B6verenskommelse%20om%20att%20minskaf%C3%B6r%20koldioxidutsl%C3%A4pp%20f%C3%B6r%20tungafordon>.

<sup>39</sup> Skriftlig kommunikation med Energimyndigheten 2024 04 10.

I Sverige finns det även ett investeringsstöd som ges vid inköp av vissa elbussar, lätta el-lastbilar, vissa tunga lastbilar samt miljöarbetsmaskiner, den så kallade klimatpremien.<sup>40</sup> Syftet med klimatpremien är att främja introduktionen av vissa miljöfordon på marknaden. När det gäller lastbilar och arbetsmaskiner ges stöd till fordon som går på el, biogas, eller en kombination av dessa (Förordning (2020:750)). Stödet är utformat för att reducera kostnadsbarriären mellan inköpspriset för en miljölastbil och det för en jämförbar dieseldriven lastbil (stödberättigad kostnad). Stödnivån beror på typ av fordon och företagets storlek. Exempelvis begränsas bidraget för tunga lastbilar alltid till 25 procent av miljölastbilens inköpspris och högst 60 procent av den stödberättigade kostnaden.<sup>41</sup>

En annan utmaning är att tunga och platskrävande batterier krävs för att tillhandahålla tillräcklig energi för transporter. Dessutom behövs hög laddningseffekt och täta laddningsmöjligheter (Fossilfritt Sverige, 2020; Trafikverket, 2021). Trafikverket (2021) indikerar brister på laddinfrastruktur för stationär laddning, vilket utgör ett hinder för elektrifiering av tunga lastbilar. Oro över aspekterna ovan och upplevd brist på politisk styrning leder till en avvaktande inställning inom åkeribranschen och en långsammare omställning, trots att aktörer i allmänhet är positiva till eldrivna lastbilar (Trafikverket, 2020).

---

<sup>40</sup> Klimatpremien administreras av Energimyndigheten, hämtat 2024 04 08, <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie/>.

<sup>41</sup> <https://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/transporteffektivt-samhalle/klimatpremie-for-tunga-lastbilar/>

## Referenser

Beuth, M., Jourquin, B., Urbain, N. (2014), "Estimating freight transport price elasticity in multimode studies: A review and additional results from a multimodel network model", *Transport Reviews: Transnational Transdisciplinary Journal*, DOI: 10.1080/01441647.2014.946459

Dahl, C. A. (2012), "Measuring global gasoline and diesel price and income elasticities", *Energy Policy*, 41, 2–13.

De Jong, G., Schrotten, A., Van Essen, H., Otten, M., & Bucci, P. (2010), *The price sensitivity of road freight transport: A review of elasticities*, Applied transport economics, a management and policy perspective, De Boeck, Antwerp.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG.

Forsgren, A. (2013), "Trafikslagsbyte för godstransporter - underlag till utredningen om fossilfri fordonstrafik (N2012:05)", hämtat: 2024-04-03, <https://www.regeringen.se/contentassets/7bb237f0adf546daa36aaf044922f473/underlagsrapport-19---trafikslagsbyte-for-godstransporter.pdf>.

Fossilfritt Sverige (2020), "Färdplan för fossilfri konkurrenskraft, Fordonsindustrin- tunga fordon", hämtat: 2024-03-07, [https://fossilfritt sverige.se/wp-content/uploads/2020/09/Fardplan\\_Tunga-fordon.pdf](https://fossilfritt sverige.se/wp-content/uploads/2020/09/Fardplan_Tunga-fordon.pdf).

Fossilfritt Sverige (2022), "Färdplaner för fossilfri konkurrenskraft - uppföljning 2022 - Bilaga 2: Uppföljning av branschernas arbete med att genomföra färdplanerna", hämtat: 2024-03-07, [https://fossilfritt sverige.se/wp-content/uploads/2022/10/Uppfo%CC%88ljningsrapport\\_2022\\_Bilaga\\_2.pdf](https://fossilfritt sverige.se/wp-content/uploads/2022/10/Uppfo%CC%88ljningsrapport_2022_Bilaga_2.pdf)

Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

ICCT (2021), "Total cost of ownership for tractor-trailers in Europe: Battery electric versus diesel", hämtat: 2024-04-22, <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/11/tco-bets-europe-1-nov21.pdf>.

Konjunkturinstitutet (2023a). "Reduktionsplikten och dieselpriiset", Specialstudie november 2023, dnr. 2023–459.

Konjunkturinstitutet (2023b), "Reduktionsplikt, pumppriser och koldioxidutsläpp", KI-kommentar juni 2023, dnr. 2023–315.

- Konjunkturinstitutet (2023c), ”Drivmedelsprisernas utveckling”, Specialstudie november 2023, dnr. 2023–457.
- Konjunkturinstitutet (2024a), ”Elasticiteter inom miljö-, klimat- och energiområdet”, Specialstudie februari 2024, dnr. 2024–111.
- Konjunkturinstitutet (2024b), ”Drivmedelsprisernas betydelse för företagen”, Specialstudie januari 2024, dnr. 2024–049.
- Konjunkturinstitutet (2024c), ”Effekter av förändrade drivmedelspriser på tillväxt och sysselsättning”, Specialstudie juni 2024, dnr. 2024-247.
- Mabit, S.L. (2014), “Vehicle type choice under the influence of a tax reform and rising fuel prices”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 64, s. 32-42, ISSN 0965-8564.
- NEA (2007), “TRANSTOOLS Model split model, Revisions for Transtools version 1.3”, NEA, Rijswijk.
- Rementum och Sveriges åkeriföretag (2023), ”Åkerinäringen med verksamhetsområden – nyckeltal för lönsamhet och tillväxt, oktober 2023”, hämtat 2024 01 31: [https://www.akeri.se/sites/default/files/2023-10/Nyckeltalsrapport\\_Sveriges\\_%20%C3%85kerif%C3%B6retag\\_2023.pdf](https://www.akeri.se/sites/default/files/2023-10/Nyckeltalsrapport_Sveriges_%20%C3%85kerif%C3%B6retag_2023.pdf)
- SCB (2023), ”Tjänstepriserna ökar på export- och importmarknaden”, Fördjupningsartikel, hämtat 2024-03-01: [https://www.scb.se/hitta-statistik/temaomraden/sveriges-ekonomi/fordjupningsartiklar\\_Sveriges\\_ekonomi/tjanstepriserna-okar-pa-export--och-importmarknaden/](https://www.scb.se/hitta-statistik/temaomraden/sveriges-ekonomi/fordjupningsartiklar_Sveriges_ekonomi/tjanstepriserna-okar-pa-export--och-importmarknaden/).
- SCB (2024), ”Kvalitetsdeklaration- Prisindex i producent- och importled (PPI)”, hämtat 2024-03-01: [https://www.scb.se/contentassets/6ae95498bca94366a437660a68358597/pr0301\\_kd\\_2024\\_v1\\_20240228.pdf](https://www.scb.se/contentassets/6ae95498bca94366a437660a68358597/pr0301_kd_2024_v1_20240228.pdf)
- Sternier, T. (2006), “Survey of transport fuel demand elasticities”, Naturvårdsverket rapport 5586, september 2006.
- Sveriges åkeriföretag (2020), ”Svart på vitt om Åkerinäringen”, hämtad: 2024-04-03, [https://www.akeri.se/sites/default/files/2020-06/Akerinaringen\\_Svart\\_pa\\_vitt\\_uppdaterad\\_0611\\_uppslag.pdf](https://www.akeri.se/sites/default/files/2020-06/Akerinaringen_Svart_pa_vitt_uppdaterad_0611_uppslag.pdf).
- Trafikanalys (2018), ”Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet- slutredovisning”, rapport 2018:15.
- Trafikanalys (2020), ”Vägfordonsflottans utveckling till år 2030”, PM 2020:7.
- Trafikanalys (2021), ”Godstransporter - vad skrivs och sägs om konkurrenskraft?”, PM 2021:10.



- Trafikanalys (2022), ”Styrmedel för energieffektiva vägfordon”, PM 2022:10.
- Trafikanalys (2022b), ”Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling”, Rapport 2022:2.
- Trafikanalys (2022c), ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor”, PM 2022:3.
- Trafikverket (2020). ”Stationär laddinfrastruktur för batteridriven tung trafik En geografisk kartläggning av möjliga laddpunkter i regionerna Stockholm och Örebro”. Publikationsnummer: 2020:166.
- Trafikverket (2014), Metodbeskrivning- Undersökningen av trafikarbetet på statligt vägnät”, hämtat 2024-03-05, [https://bransch.trafikverket.se/contentassets/aa7ea0d2a91446b7ad63f821cc7f846d/rapport\\_04v08\\_metodbeskrivning\\_ta\\_140331.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/aa7ea0d2a91446b7ad63f821cc7f846d/rapport_04v08_metodbeskrivning_ta_140331.pdf).
- Trafikverket (2023), ”Kalibrering Samgods version 1.2.1”, hämtat: 2024-03-19, <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ab220f9016154ef7a847855560bb280/2023/kalibrering.pdf>.
- Transportstyrelsen (2019), ”Sociala villkor i transportsektorn - Översyn av arbetsmiljön på sjön, i luften och på vägen”, TSG 2019–9935.
- Unterlohner, F. (2021), “How to decarbonise long-haul trucking in Germany: An analysis of available vehicle technologies and their associated costs”, Transport & Environment, hämtat: 2024-04-24, [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2021\\_04\\_TE\\_how\\_to\\_decarbonise\\_long\\_haul\\_trucking\\_in\\_Germany\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2021_04_TE_how_to_decarbonise_long_haul_trucking_in_Germany_final.pdf).
- Vierth, I., Jonsson, L., Karlsson, R., & Abate, M. (2014), “Konkurrensytta land–sjö för svenska godstransporter”, Statens väg- och transportforskningsinstitut rapport 822.
- WSP (2014), ”Åkerinäringens kostnadsbild – en jämförelse mellan fyra länder”, på uppdrag av Trafikanalys, hämtat 2024-03-12, <https://www.trafa.se/globalassets/pm/underlag/akerinaringens-kostnadsbild.pdf>.
- WSP (2022), ”Stödsystem för lastbilar”, på uppdrag av Trafikanalys, hämtat: 2024-04-11, <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/klimatuppdrag/stodsystem-for-lastbilar.pdf>.

## Bilaga 1 Branschnyckeltal för lönsamhet

I denna bilaga återges fyra nyckeltal som visar förändringar i lönsamhet för företag i åkeribranschen (SNI 4941). Nyckeltalen visar medianvärdet för företag uppdelat i olika grupper baserat på antalet anställda.<sup>42</sup> De fyra nyckeltalen är:

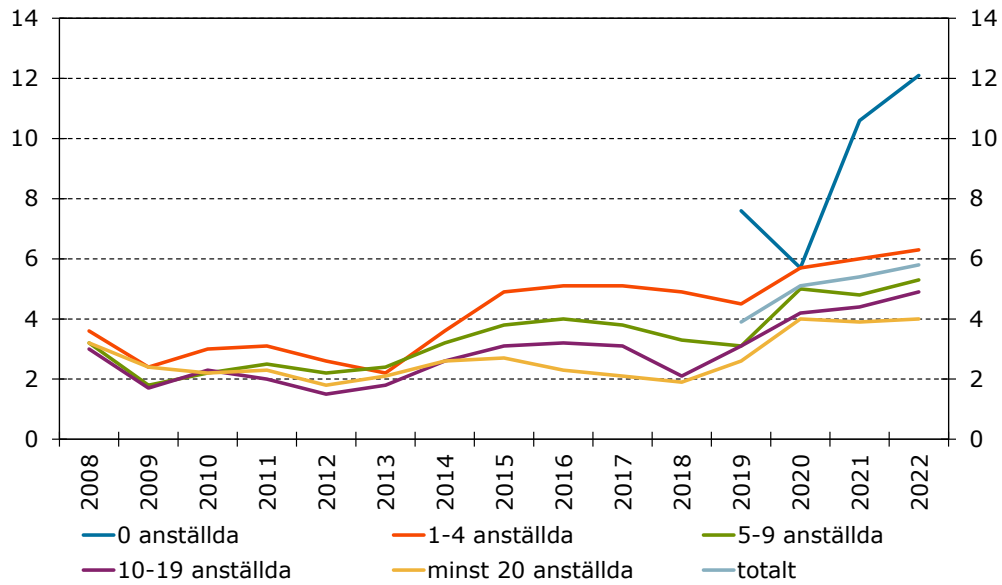
1. Nettomarginal – Nyckeltalet visar hur mycket vinst ett företag genererar för varje intäktskrona det tar in. Utvecklingen av nyckeltalet återges i diagram 12. Detta nyckeltal har ökat svagt under perioden 2010 till 2022.
2. Avkastning på totalt kapital – Nyckeltalet visar avkastning på totala tillgångar i företaget. Diagram 13 visar utvecklingen av avkastningen på totalt kapital för företag i åkerinäringen. Detta nyckeltal har ökat svagt under perioden 2010 till 2022.
3. Kassalikviditet – Nyckeltalet visar ett företags betalningsförmåga på kort sikt. Kassalikviditet över 100 procent innebär att de likvida medlen i genomsnitt är lika med eller större än de kortfristiga skulderna. En ökad kassalikviditet indikerar att ett företag har förbättrat sin förmåga att upprätthålla eller snabbt konvertera tillgångar till likvida medel för att möta sina kortsiktiga skuldförpliktelser och hantera eventuella oplanerade utgifter. Diagram 14 visar utvecklingen av kassalikviditeten för företag i åkerinäringen. Detta nyckeltal har ökat svagt under perioden 2010 till 2022.
4. Soliditet – Nyckeltalet visar hur stor del av företagets totala tillgångar som har finansierats med eget kapital och ger en indikation på företagets långsiktiga betalningsförmåga. Diagram 15 visar utvecklingen av kassalikviditeten för företag i åkerinäringen. Detta nyckeltal har ökat svagt under perioden 2010 till 2022.

---

<sup>42</sup> Noll anställda, 1–4 anställda, 5–9 anställda, 10–19 anställda och fler än 20 anställda. I nyckeltalsundersökningen omfattar samtliga aktiebolag och ekonomiska föreningar som bedrivit verksamhet under referensåret. Handels- och kommanditbolag, holdingbolag och enskilda näringsidkare ingår inte.

**Diagram 12 Nettomarginalen i åkeribranschen (SNI 4941), 2010–2022**

Procent

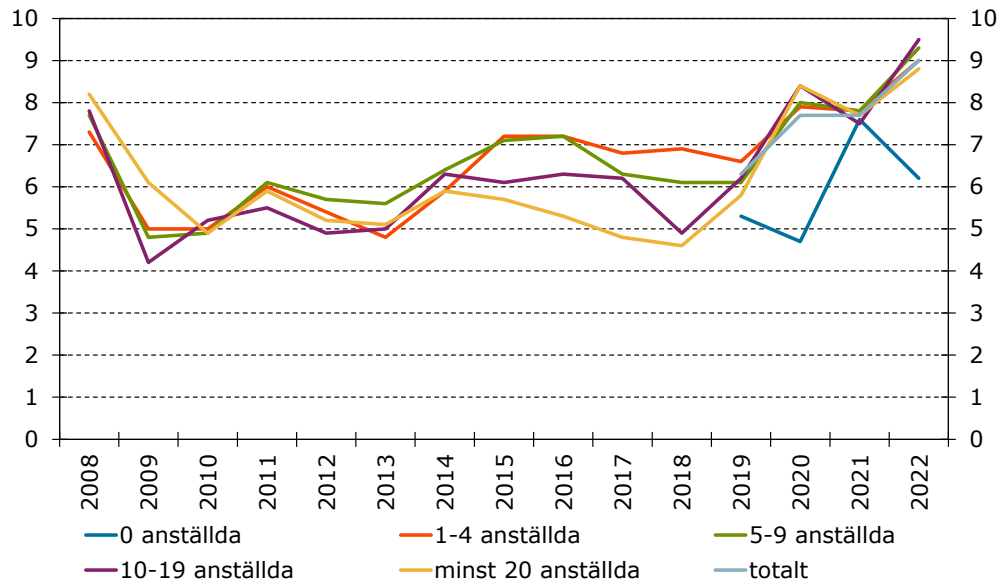


Anm. Nettomarginal definieras som nettoresultat i procent av nettoomsättningen. Nyckeltalet avser ett medianvärde för respektive företagsgrupp.

Källa: SCB:s branschnyckeltal.

**Diagram 13 Avkastning på totalt kapital i åkeribranschen (SNI 4941), 2010–2022**

Procent



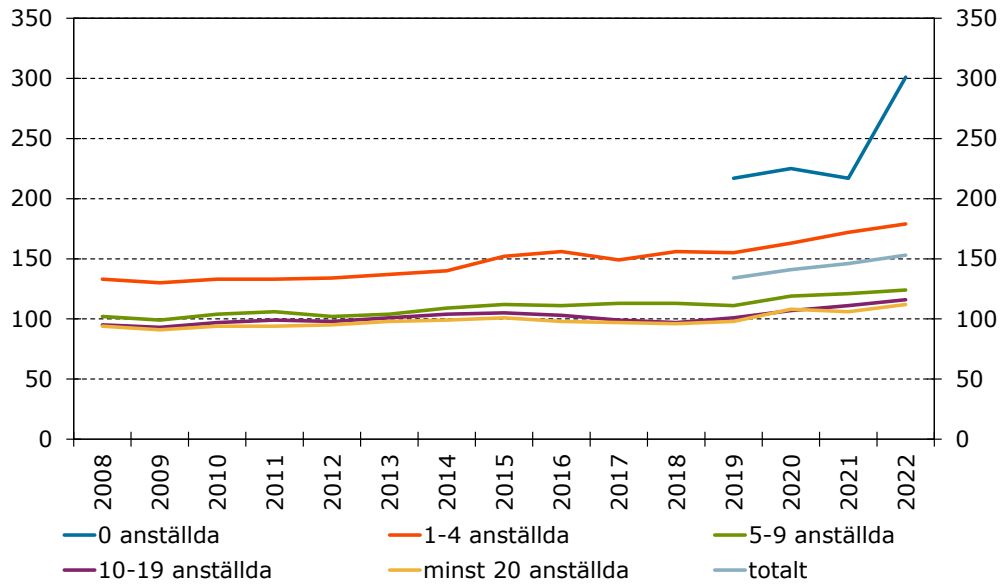
Anm.

Anm. Avkastning på totalt kapital definieras som rörelseresultat plus finansiella kapitalintäkter i procent av balansomslutningen. Nyckeltalet avser ett medianvärde för respektive företagsgrupp.

Källa: SCB:s branschnyckeltal.

**Diagram 14 Kassalikviditet i åkeribranschen (SNI 4941), 2010–2022**

Procent

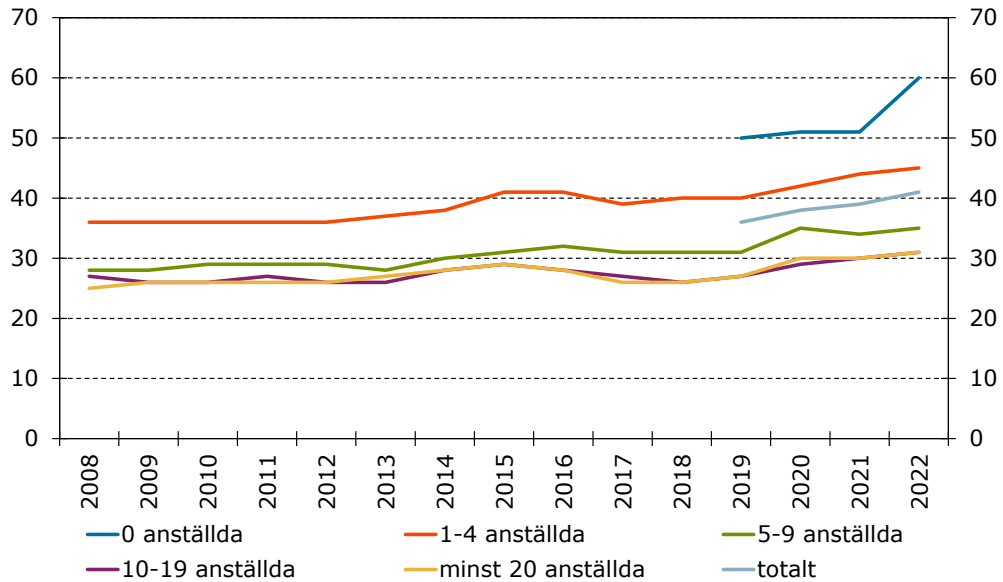


Anm. Kassalikviditeten definieras som de likvida medlen som andel av de kortfristiga skulderna. Nyckeltalet avser ett medianvärde för respektive företagsgrupp.

Källa: SCB:s branschnyckeltal.

**Diagram 15 Soliditet i åkeribranschen (SNI 4941), 2010–2022**

Procent



Anm. Soliditet definieras som hur stor del av de totala tillgångarna som har kunnat finansieras med eget kapital. Nyckeltalet avser ett medianvärde för respektive företagsgrupp.

Källa: SCB:s branschnyckeltal.

## Bilaga 2 Typtransporter enligt SÅ-index

**Tabell 4 Typtransporter enligt SÅ-index**

Typtransporter	Definition
Lokal distribution	Distribution inom framför allt städer. Kännetecknas av hög andel tid för lossning och lastning och fordon med relativt låg investeringskostnad. Arbete antas ske i enskift dagtid.
Regional distribution	Distribution med lastbil utan släp med flera stopp för lastning och lossning.
Långväga distribution	Bil och släp med lång körsträcka och stopp för lastning och lossning på flera platser.
Partigods	Transporter med bil och släp, bil med trailer eller liknande kombination. Kännetecknas av relativt kort andel av tid för lastning och lossning
Dragbilstransport	Transport av trailer, containrar mm med dragbil. Körsträcka i relation till arbetstid är förhållandevis hög.
Tank o bulktransport	Transport i skift med bulk eller tankekipage.
Skogsråvara	Transport av skogsråvara, främst rundvirke och flistransporter. Verksamhet i mer än ett skift.
Anläggning kort sträcka	Anläggningsfordon med låg körsträcka, exempelvis en kranbil.
Anläggningstransport utan släp	Anläggningsbil utan släp
Anläggningstransport med släp	Treaxlig anläggningsbil med någon typ av släp (kärra).

Källa: Sveriges Åkeriföretag.

## Bilaga 3 Elasticitetsberäkningar i litteraturen

Samtliga svenska studier i litteraturoversikten beräknar elasticiteter baserat på resultat från Samgodsmodellen. Modellen används av bland annat Trafikverket för att göra analyser, bedömningar och prognoser för godstrafik.<sup>43</sup> Genom att utnyttja modellen kan man bland annat identifiera och kvantifiera de potentiella effekterna av förändringar såsom skatter, avgifter eller lagstiftning inom transportsektorn. Därigenom spelar Samgodsmodellen en viktig roll när det gäller att bedöma hur efterfrågan på transporttjänster påverkas av förändringar i prisstrukturen för dessa tjänster.

Samgodsmodellen modellerar långsiktiga förändringar (det vill säga på några års sikt) och antar att ekonomiska aktörer har full information, agerar under perfekt konkurrens och det finns inga trösklar för etablering. Vidare modellerar Samgodsmodellen fullständig anpassning i utbudet av transportledet, inklusive val av trafikslag och användning av terminaler. Däremot återspeglas inga eventuella anpassningar i efterfrågan inom varuhandeln såsom förändringar i produktion, handelsstruktur och lokalisering. Med andra ord antar modellen en oförändrad transportefterfrågan. Dessutom finns det delar på utbudssidan som ur ett logistiskt perspektiv kan vara betydelsefulla men som inte återspeglas i dagens modell.<sup>44</sup>

Baserad på Samgodsmodellen kommer Trafikverket (2023) fram till att efterfrågan på inrikes vägtransporter (inklusive inrikesdelen av de transporter som går mellan Sverige och utlandet) minskar med 0,42 till 0,45 procent om kostnaderna per kilometer ökar med 1 procent (se Tabell 5). Detta innebär att den totala längden på alla godstransporter som lastbilar utför under en enhetstid minskar med 0,42 till 0,45 procent vid en 1-procentig ökning av kostnader per kilometer. Skillnaden beror på om modellen tar hänsyn till kapacitetsbegränsningar i järnvägsnätet, dvs. huruvida vägtransport kan ersättas utan gränser om priset på vägtransporttjänster ökar. Vid samma kostnadsökning visar modellen att antalet tonkilometer minskar med 0,35 till 0,37 procent (inrikes transport), beroende på hur järnvägskapacitet hanteras av modellen.<sup>45</sup> Resultaten innebär att efterfrågan är förhållandevis oelastisk. När total trafik avses (dvs. både inrikes och utrikes) är resultaten nästan identiska (dvs. antal tonkilometer minskar med 0,34 till 0,36 procent vid en 1-procentig ökning av kostnader per kilometer).

Den vetenskapliga litteraturen indikerar att elasticiteter är relativt begränsad i nivå för Sverige och andra europeiska länder, se tabell 5 och tabell 6 översikt över utvalda korspriselasticiteter. På kort sikt har studier skattat egenpriselasticiteter mellan -0,38 och -0,28 i en europeisk kontext (Jourquin, 2018; Jourquin och Beuthe, 2019) och mellan -0,03 och -0,003 för Sverige (De Jong m.fl., 2009). I dessa studier uppskattas priselasticiteter i termer av transporterade varor per år, uttryckt i ton. Jourquin (2018) finner även att kortsiktig

---

<sup>43</sup> <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1389491/FULLTEXT01.pdf>

<sup>44</sup> Skriftlig kommunikation med Trafikverket 2024 03 05

<sup>45</sup> Skriftlig kommunikation med Trafikverket 2024 02 29

korspriselasticiteter mellan järnväg- och vägtransport ligger runt 0,23 för ett europeiskt urval. De Jong (2003) undersöker långsiktiga egenpriselasticiteter för vägtransport och dokumenterar att den ligger mellan -1,01 och -0,4 för ett urval av länder. Författaren beräknar elasticiteten till -0,4 för Sverige, -0,95 för Belgien och -1,01 för Norge. Resultaten från litteraturen indikerar att en 1-procentig ökning av transportkostnader minskar levererade varor mellan -1,01 och -0,003 procent, beroende på modellen och landet.

Vägtransportens egenpriselasticiteter bedöms vara begränsad när olika varu- och industrigrupper undersöks. De Jong m.fl. (2010) påvisar, baserat på NEA (2007), att elasticiteten varierar för olika transporterade varor i en europeisk kontext men efterfrågan på transporttjänsten är oftast relativt oelastisk. Till exempel innebär en ökning av transportarbete med 1 procent en minskning av antalet ton transporterade livsmedel med -0,16 procent, medan motsvarande uppskattning för gödselmedel är -1,1 procent. Konjunkturinstitutet (2006) uppskattar egenpriselasticiteter i skogsbranschen. Studien kommer fram till att efterfrågan på vägtransporter<sup>46</sup> minskar med 0,94 procent inom trävaruindustrin och 0,39 procent inom massa- och pappersindustrin om transportkostnaderna ökar med 1 procent.

---

<sup>46</sup> Efterfrågan mäts som transportkostnader dividerad med ett kostnadsindex för transporter med tunga lastbilar.

**Tabell 5 Översikt över utvalda egenpriselasticiteter för vägtransport**

Elasticitetsskattningarna är uttryckta i procent

Vad påverkas	Vad påverkar	Kort/Lång sikt	Land	Elasticitet	Referens
Efterfrågan på vägtransport	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,94	Konjunkturinstitutet (2006)
Efterfrågan på vägtransport	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,39	Konjunkturinstitutet (2006)
Volym levererade varor (ton per år) i vägtransport	Pris på vägtransporter	Kortsiktig	Europa	-0,29 till -0,28	Jourquin & Beuthe (2019)
Volym levererade varor på vägtransport	Pris på vägtransporter	Kortsiktig	Europa	-0,38 till -0,36	Jourquin (2018)
Volym levererade varor (ton per år) i vägtransport	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,03 till -0,003	De Jong & Johnson (2009)
Vägtrafikarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,41	Forsgren (2013)
Vägtrafikarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,45 till -0,42	Trafikverket (2023)
Vägtrafikarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,37 till -0,35	Trafikverket (2023)
Vägtransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,95	de Jong, G. (2003)
Vägtransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-1,01	de Jong, G. (2003)
Vägtransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,4	de Jong, G. (2003)
Vägtransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,54	Forsgren (2013)
Vägtransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,4	Trafikanalys (2018)
Vägtransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,37 till -0,35	Trafikverket (2023)
Vägtransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	-0,36 till -0,34	Trafikverket (2023)

Anm. Pris på vägtransporter omfattar samtliga kostnader som uppstår i samband med transporter, bland annat drivmedel, arbets- och finansiella kostnader.  
 Källa: Konjunkturinstitutet.



**Tabell 6 Översikt över utvalda korspriselasticiteter**

Elasticitetsskattningarna är uttryckta i procent

Vad påverkas	Vad påverkar	Kort/Lång sikt	Land	Elasticitet	Referens
Antal tonkilometer på en kombinerad väg- och tågtransport	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,66	de Jong, G. (2003)
Järnvägstrafikarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,61	Forsgren (2013)
Järnvägstrafikarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,68 till 0,71	Trafikverket (2023)
Järnvägstransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,7	de Jong, G. (2003)
Järnvägstransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,54	Forsgren (2013)
Järnvägstransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,49	Trafikverket (2023)
Järnvägstransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,11	Trafikanalys (2018)
Sjöfartstransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,06	Trafikanalys (2018)
Sjöfartstransportarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,07	Forsgren (2013)
Sjöfartstrafikarbete	Pris på vägtransporter	Långsiktig	Sverige	0,09	Forsgren (2013)
Volym levererade varor på järnvägstransport	Pris på vägtransporter	Kortsiktig	Europa	0,23 till 0,24	Jourquin (2018)

Anm. Pris på vägtransporter omfattar samtliga kostnader som uppstår i samband med transporter, bland annat drivmedel, arbets- och finansiella kostnader.

Källa: Konjunkturinstitutet.