

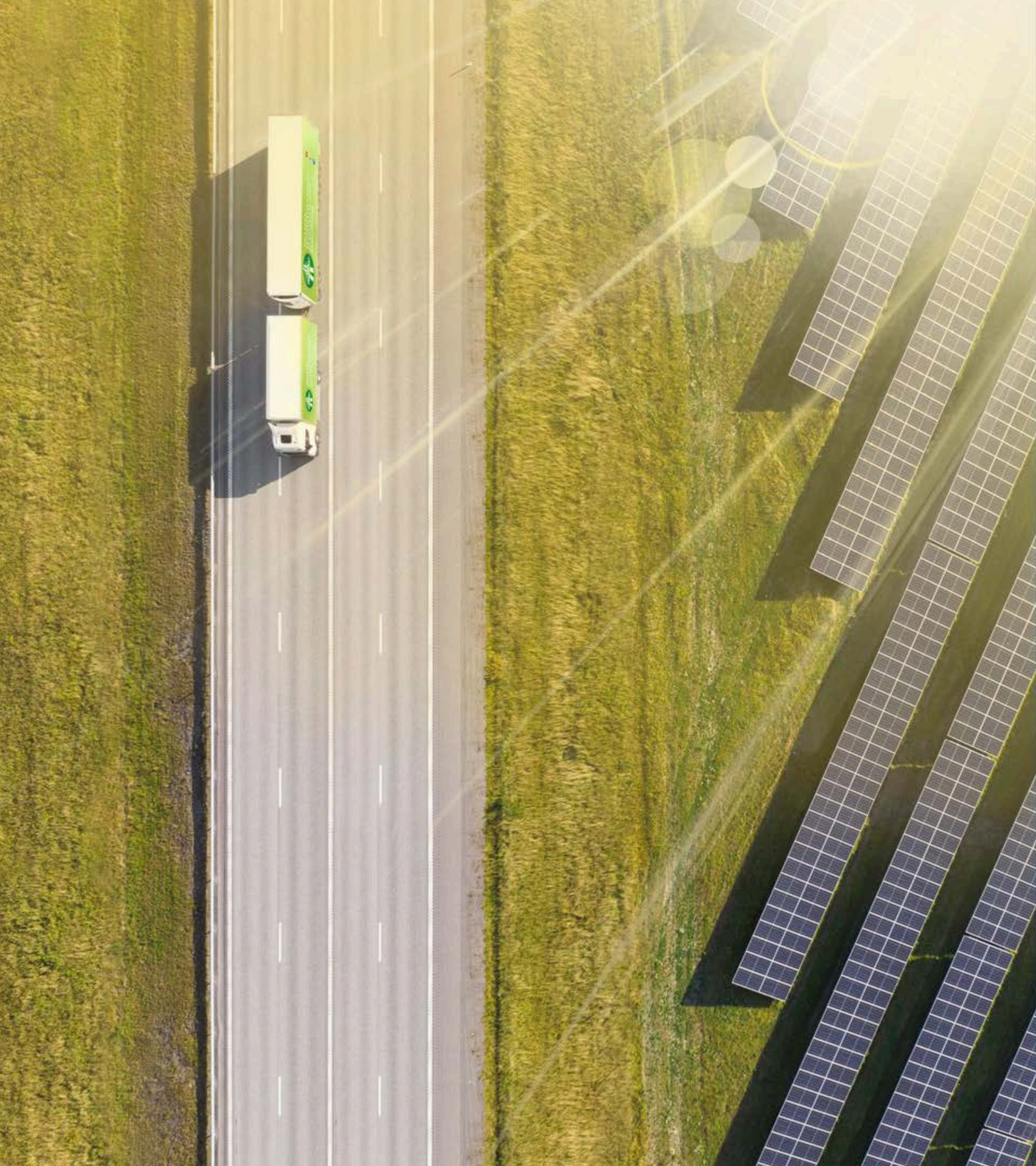
Branschrapport 2026



Fakta, trender och framtid för Svensk Åkerinäring.



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG



Ekonomiska indikatorer viktiga för åkerinäringen



Åkerinäringen utgör en tydlig och tidig indikator på hur allt från handel och industri till export utvecklas över tid. Konjunkturer går att följa genom att se på resultat i åkerinäringen och på hur efterfrågan på transporter och logistik ökar eller minskar. Detta vill vi visa på ett nytt sätt med en helt ny branschrapport.

I denna rapport bygger vi vidare på den tidigare nyckeltalsrapporten och kompletterar med fler indikatorer och analyser för att ge en tydligare helhetsbild av hur åkerinäringen utvecklas. Finansiell information är viktig att ha som underlag för företagande och vårt mål med branschrapporten är att det ska bli lättare att se trender och mönster.

Samtidigt verkar branschen i ett utmanande läge just nu. Trots periodvis relativt låga bränslepriser har den utdragna lågkonjunkturen pressat marginalerna i många åkeriföretag. I ett läge där bränslepriserna nu åter stiger kraftigt till följd av omvärldsutvecklingen förstärks denna press ytterligare. Det understryker hur sårbar lönsamheten är och hur snabbt förutsättningarna kan förändras.

Åkerinäringen är en mogen bransch och vi konstaterar att det ligger mycket hårt arbete bakom de resultat som åkerierna presterat. Bra jobbat!

Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef
Sveriges Åkeriföretag



Så definieras åkerinäringen i rapporten

Åkerinäringen är svår att avgränsa exakt i statistiken. Den definieras ofta genom SNI-koden (Standard för svensk näringsgrensindelning) 49.4, som avser vägtransport av gods, men i praktiken är verksamheten bredare än så. Färre än hälften av de tunga lastbilarna i Sverige ägs av företag som klassificeras som åkerier, och många yrkesförare och transportrelaterade funktioner återfinns i andra delar av näringslivet. Transporter är dessutom nära kopplade till lager, terminaler och omlastning. För att ge en mer rättvisande bild av näringens omfattning inkluderar denna rapport därför även delar av de transportnära verksamheterna inom lager, magasinering samt post- och kurirverksamhet, SNI-koderna 52.1–53.2.

Innehåll



Branschrapport 2026
Sveriges Åkeriföretag

I samarbete med
Rementum Research & Management AB

1	Det här är Svensk Åkerinäring Tre siffror som definierar branschen	1
2	Näringens struktur En näring som ser liten ut men bär tungt	2–3
3	Åkerinäringens marknad Drivkrafter, volymer och konkurrens	4–5
4	Vad fraktas på svenska vägar? Godstransporter per godstyp	5
5	Internationell jämförelse Samma trend — olika konjunkturförlopp	6
6	Marknadsutblick 2026 Tecken på stabilisering	7
7	Kostnadsstrukturen Förare, drivmedel och övriga poster	8
8	Arbetskraft & Rekrytering Relativt god återväxt på kort sikt	9–10
9	Fordonskostnader & Skatter Kostnadsutvecklingen i perspektiv	11
10	Omsättning & Lönsamhet Stabil avkastning över tid	12
11	Verksamhetsområdenas lönsamhet Nio segment i detalj	13–22
	— Bygg & Anläggningstransporter	14
	— Miljötransporter	15
	— Skogstransporter	16
	— Tanktransporter	17
	— Närdistribution	18
	— Fjärrtransporter	19
	— Jordbrukstransporter	20
	— Övriga tunga transporter	21
	— Blandade transportverksamheter	22
12	Fordonsparken & Miljöomställningen Storlek, ägande, drivmedel och teknikskifte	23–25
13	Europaperspektiv Investeringarna i lastbilar flyttar österut	26
14	Trafiksäkerhet Ett gemensamt ansvar	27
	Källförteckning	28
	Slutord	29

Tre siffror som definierar näringen.
Varje siffra underskattar branschens verkliga betydelse.

3,7%

AV SVERIGES
ANSTÄLLDA

~115 000 personer i näringen

67%

AV SVERIGES
GODSMÄNGD

Transporteras på väg av svenska lastbilar.

300

MILJARDER I OMSÄTTNING

Vilket motsvarar

4,6%

av värdet på Sveriges BNP.

Nyckelslutsatser – branschrapport 2026

- Bättre utsikter för vägtransportarbetet 2026.
- God lönsamhet trots krisår och kostnadsutmaningar.
- Konkurrenstrycket från internationella transporter ökar.
- Näringen har fortsatt hög attraktionskraft som arbetsgivare.
- Svensk åkerinäring är ledande i Europa i den gröna omställningen.

Det här är Svensk Åkerinäring



Sverige fungerar. Varje dag, året runt, oavsett väder, konjunktur eller politiska svängningar. Bakom den självklara vardagen finns ett arbete som sällan syns. Över 115 000 människor: förare, mekaniker, trafikledare och åkeriägare ser till att transporterarna rullar. Många börjar sin arbetsdag långt innan de flesta av oss har vaknat, och deras arbete gör att samhällets logistiska flöden fungerar utan avbrott.

Vägtransporter är en grundförutsättning för näringsliv och samhällsservice. För många branscher är lastbilen inte ett alternativ bland flera, utan den enda länken i logistikkedjan. Den kopplar samman fabriker, terminaler, hamnar, butiker och byggarbetsplatser och gör det möjligt för varor att nå fram dit de behövs, när de behövs. Det är ett arbete som kräver precision, ansvar och en ständig medvetenhet om att någon väntar i andra änden.

67 procent av Sveriges godsmängd transporteras på väg. Åkerinäringen sysselsätter cirka 3,7 procent av alla anställda i Sverige och omsätter omkring 300 miljarder kronor, vilket motsvarar cirka 4,6 procent av BNP. Siffrorna visar näringens storlek, men dess betydelse är större än så. I stora delar av Sveriges basnäringar, som skogsindustrin och byggsektorn, börjar och slutar transporterarna på vägen.

I Sverige finns knappt 13 000 aktiebolag som yrkesmässigt kör gods på våra vägar. Av dessa är omkring 4 500 medlemmar i Sveriges Åkeriföretag. Nästan alla är små eller medelstora företag, ofta familjeföretag där ägaren själv sitter bakom ratten. Det är inte en svaghet. Det är en styrka. En näring byggd på personligt ansvar, lokal förankring och yrkeskunnande som tar decennier att bygga upp.

Strukturen har knappt förändrats på femton år, samtidigt som stora delar av näringslivet vuxit kraftigt i antal företag. Det säger något om åkerinäringen. Den lockar inte snabba spekulationer. Den lockar människor som vill bygga något långsiktigt, som vet att gods måste fram och att det kräver mer än en app och en god idé.

Den här rapporten är till för dig som är en del av näringen. Den ska ge bättre underlag för beslut om marknaden, kostnaderna, kompetensförsörjningen och omställningen. Den ska ge en tydligare bild av var branschen befinner sig. Och kanske viktigast av allt: en känsla för vart den är på väg.

**Det här är en näring att vara stolt över.
Det förtjänas att sägas högt.**

Näringens struktur



En näring som ser liten ut men bär tungt.

Det är lätt att underskatta åkerinäringen om man bara tittar på företagens storlek. Majoriteten av antalet åkeriföretag är mikro- eller småföretag. Nästan alla åkerier, 98 procent, har färre än 50 anställda, men tillsammans sysselsätter de 70 procent av branschens personal. Det ser ut som en fragmenterad, liten bransch. Men det är en missvisande bild.

Att så många företag är små är inte ett svaghetstecken. Det är en viktig del av näringens styrka. Mindre åkeriföretag kan ofta anpassa sig snabbt när efterfrågan förändras eller logistiken behöver ställas om. De har nära relationer till sina kunder och god kännedom om transportflöden, vägar och lokala förutsättningar. Den flexibiliteten är svår att mäta i statistik, men den märks i praktiken och de leveranser som fungerar varje dag.

Samtidigt ligger åkerinäringens verkliga styrka i helheten. Det är samspelet mellan tusentals specialiserade företag som gör att hela landet kan försörjas med transporter. Ett timmerbilsåkeri i Jämtland och ett distributionsföretag i Göteborg verkar i helt olika verkligheter, men båda är lika viktiga i sina delar av logistikkedjan. Tillsammans skapar de ett transportsystem som når hela landet och kan hantera många olika typer av gods.

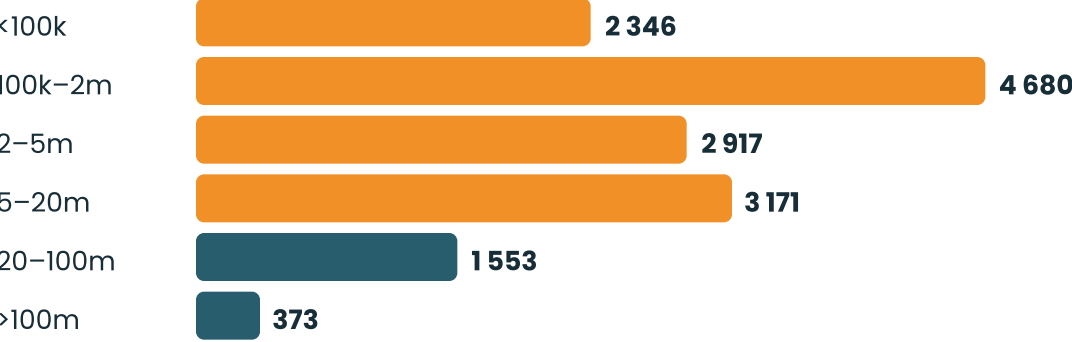
Strukturen har dessutom varit anmärkningsvärt stabil. Antalet företag i branschen är i princip oförändrat de senaste 15 åren, även om en viss konsolidering sker.

Detta står i kontrast till Sveriges näringsliv som helhet, där antalet bolag ökade med nästan 20 procent mellan 2010 och 2021, innan lågkonjunkturen satte sina spår. Det säger något viktigt: det här är inte en näring som exploderar med nya aktörer när konjunkturen är god, och det är inte en bransch som kollapsar när det vänder. Det är en mogen näring med uthålliga affärsmodeller.

Det finns också strukturella förklaringar till varför branschen ser ut som den gör. I många delar av näringslivet har det blivit vanligare att minska fasta kostnader genom att i större utsträckning använda underleverantörer och kontrakterade tjänster. Inom åkerinäringen är denna typ av struktur inte ny. Samarbeten mellan transportföretag och användning av underentreprenörer har länge varit ett sätt att hantera variationer i efterfrågan och stora konjunktursvängningar. Det bidrar till en flexibel struktur där transportkapaciteten kan anpassas efter marknadens behov.

Som framgår av den geografiska fördelningen av åkerier på nästa sida är den långt ifrån slumpmässig. Jämtland och Norrbotten har flest åkerier per invånare i Sverige, medan Blekinge och Östergötland har minst. Mönstret följer i stor utsträckning basindustrins geografi, skogen, gruvan och stålet. I dessa regioner är lastbilen inte ett val bland flera. Den är en nödvändighet.

Bolag per omsättningsklass



87%

omsätter under 20 MSEK

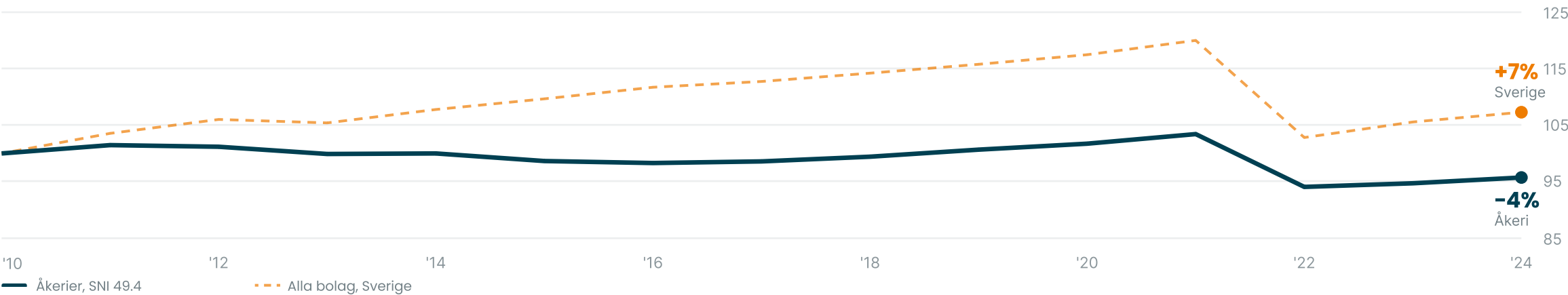
14 383

aktiebolag SNI 49.4 (2024)

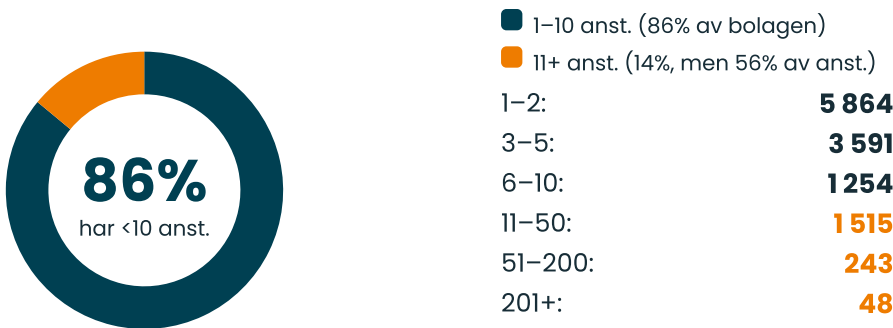
<50

klassas som stora företag

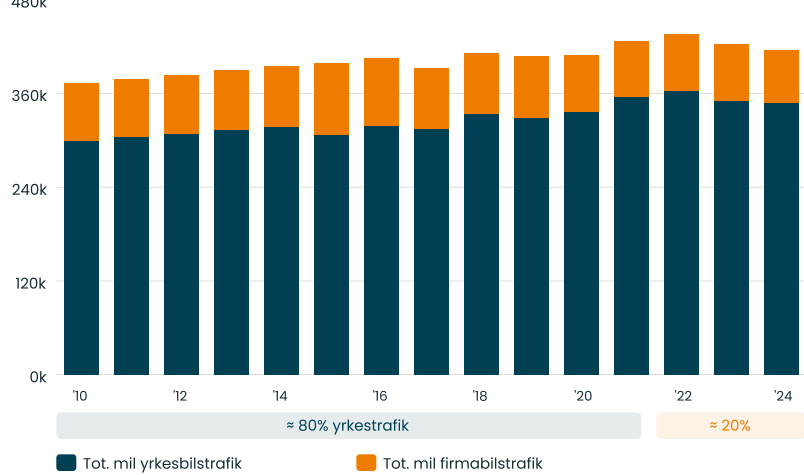
Antal bolag över tid, indexerat (2010=100)



Anställda per företagsstorlek



8 av 10 körda mil är yrkestrafik

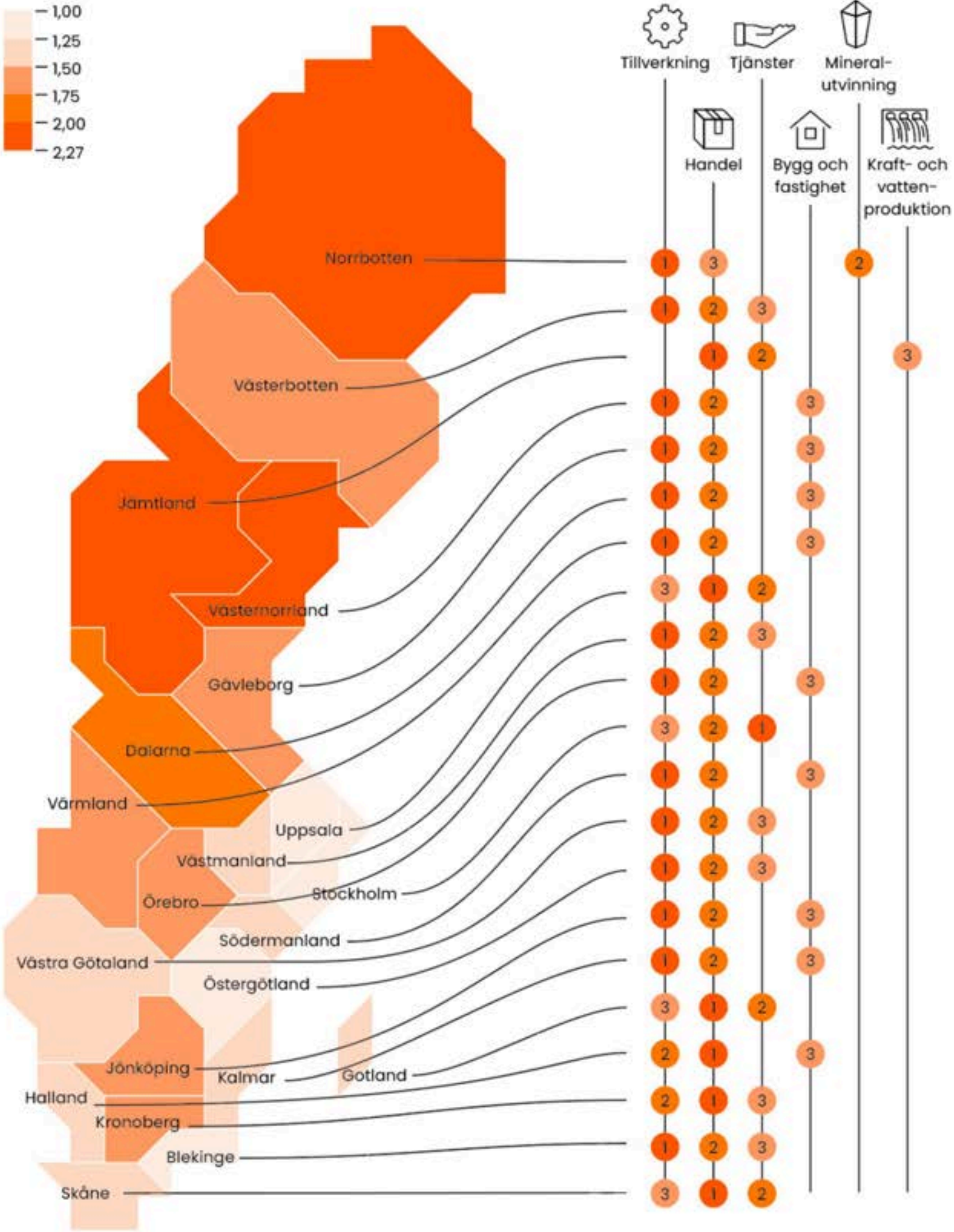


Nyckeltal för näringsgrenarna 49.4, 52.1–53.2 kombinerat

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025P
Antal bolag										
alla bolagsformer	18 978	19 058	19 266	19 584	20 140	21 179	18 468	18 400	18 567	18 645
%Δå/å	(1,34)	0,42	1,09	1,65	2,84	5,16	(12,80)	(0,37)	0,91	0,42
Total omsättning										
mSEK	213 053	224 554	234 674	243 769	236 243	262 778	307 441	303 221	304 254	299 298
% av Sveriges nom. BNP	4,85	4,91	4,91	4,85	4,71	4,85	5,29	4,94	4,76	4,56
Anställda										
personer	111 774	112 730	115 865	116 455	115 455	118 399	118 027	112 381	112 233	114 702
% av Sveriges anställda	3,97	3,92	3,97	3,96	4,02	4,03	3,92	3,69	3,72	3,72



Antal åkerier per 1 000 invånare



Åkerinäringens marknad



Drivkrafter, volymer och konkurrens.

Transportarbetet med svenska lastbilar har ökat drygt 20 procent mellan 2010 och 2025. Under samma period har svensk BNP vuxit med knappt 30 procent. Vid en första anblick kan det se ut som att åkerinäringen halkar efter, men bilden är mer komplex.

En del av skillnaden är naturlig. Tjänstesektorn, som genererar färre godstransporter än tillverknings-industri och handel, utgör en växande del av ekonomin. En konsultleverans, en streamingtjänst eller en banktransaktion bidrar till BNP men syns inte i transportstatistiken. Det är inte ett problem för åkerinäringen utan ett strukturellt drag i den moderna ekonomin.

Trafikanalys har under många år gjort omfattande beräkningar av volymer och distanser för olika transportslag. När dessa data jämförs med prisjusterad omsättningsstatistik från SCB visar båda en likartad utveckling, med en genomsnittlig volymtillväxt på omkring 1,5 procent per år sedan 2010.

Transportarbetet drivs ytterst av produktion och konsumtion. Som framgår av grafiken på nästa sida sker merparten av vägtransportarbetet inom basnäringar som skogsbruk (inklusive förädling), jordbruk (inklusive livsmedelshantering) och gruvindustri.

Tillsammans med den geografiska fördelningen av åkerier förstärker det bilden av ett land som transporterar stora volymer gods med relativt lågt värde över långa avstånd. Samtidigt gör industrins ökade krav på flexibilitet och minskade lager att lastbilen blivit en central länk i allt mer komplexa logistikkedjor.

Samtidigt finns ett mer bekymmersamt mönster i statistiken. Sedan 2010 har Sveriges varuexport och varuimport ökat med nära 50 procent. Tonnaget på bil och trailer i gränstrafiken har däremot bara ökat ungefär hälften så mycket, och de totala godsflödena inklusive utländska transportörer har till och med minskat under perioden.

En del av förklaringen finns i cabotagetrafiken. EU:s regelverk tillåter utländska lastbilar att utföra tre inrikestransporter i Sverige inom sju dagar efter en internationell transport. I praktiken visar flera studier att omfattningen överstiger vad regelverket avser. Kontrollen är begränsad och mörkertalet stort.

Det innebär att en del av det transportarbete som annars skulle ha utförts av svenska åkerier i stället tas över av utländsk kapacitet, ofta till lägre kostnad och under sämre kontrollerade arbetsvillkor. Det är en förklaring till varför tillväxten i svenska åkeriers omsättning inte fullt ut speglar utvecklingen i den svenska ekonomin.

+21%

transportarbete 2010–2025

+48%

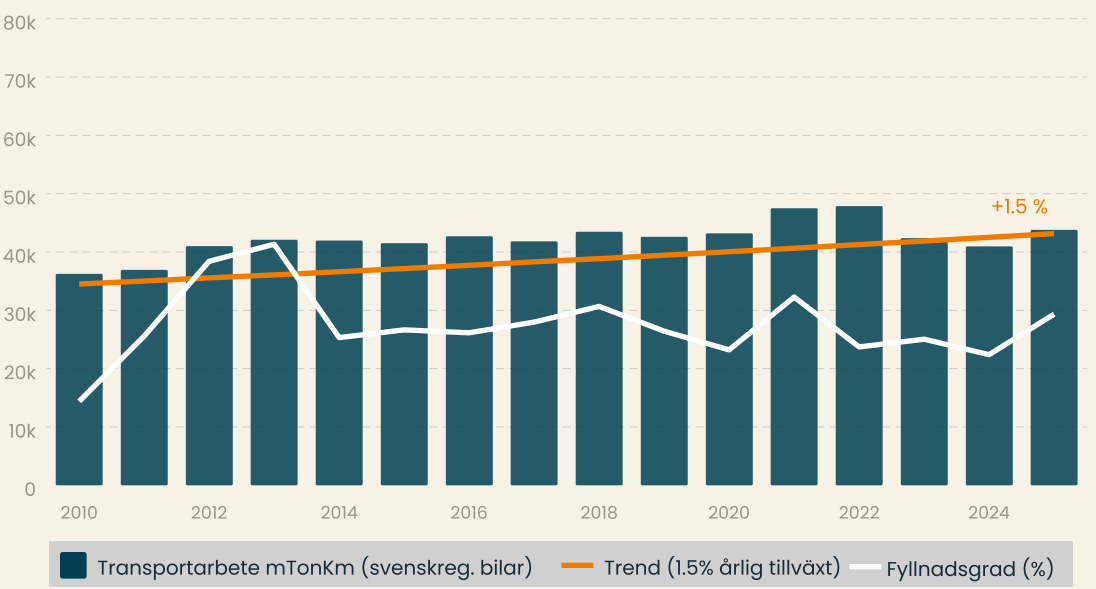
varuhandel 2010–2025

+1,5%

årlig tillväxt av transportarbete sedan 2010

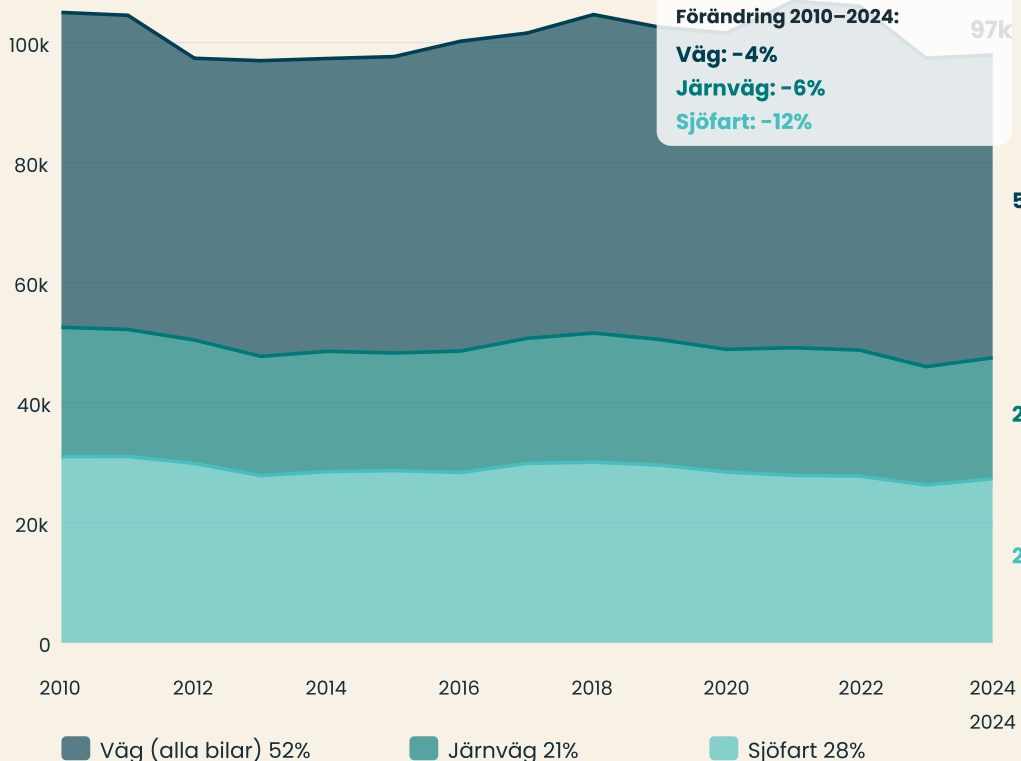
Transportarbete och fyllnadsgrad

mTonKm (staplar) och fyllnadsgrad % (linje)



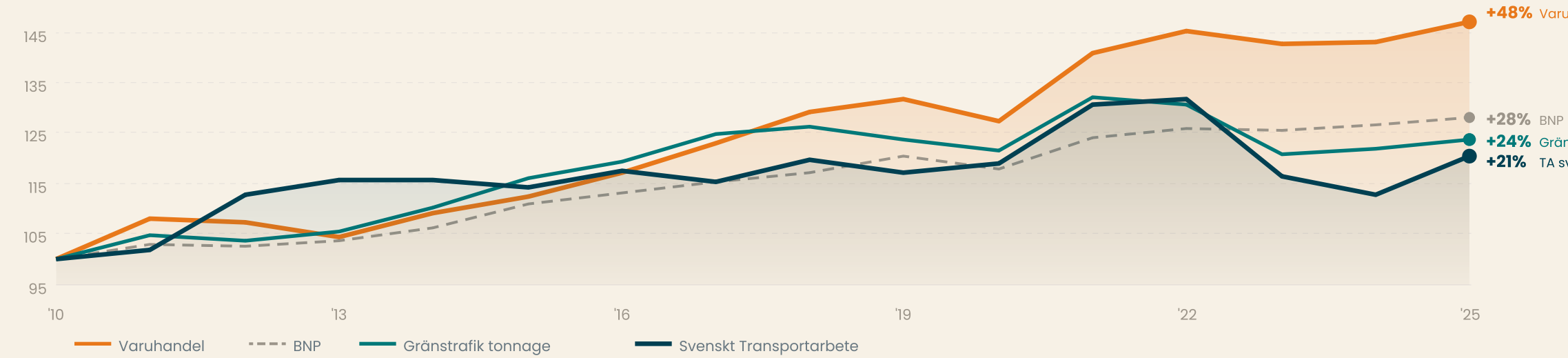
Godstransport per trafikslag

mTonKm, 2010–2024. Källa: Trafikanalys



Varuhandel vs Svenskt Transportarbete

Indexerad utveckling 2010–2025 (2010 = 100)

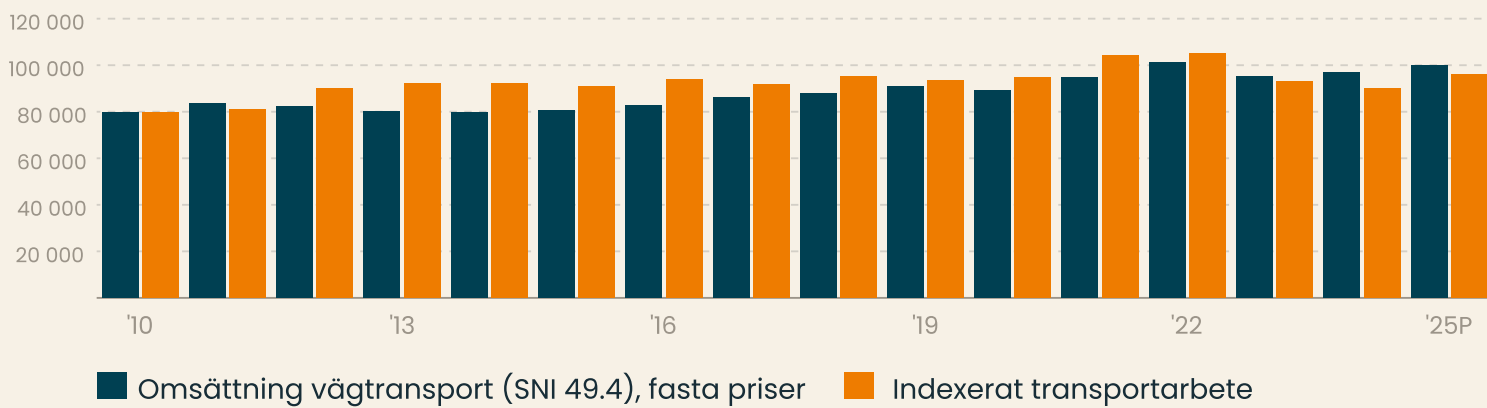


Handeln växer snabbare än transporterna

Sveriges varuexport och varuimport har ökat med nära 50 procent sedan 2010. Samtidigt har tonnage på bil och trailer i gränstrafiken bara ökat ungefär hälften så mycket. En del av förklaringen är att en växande del av transporterna utförs av utländska transportörer.

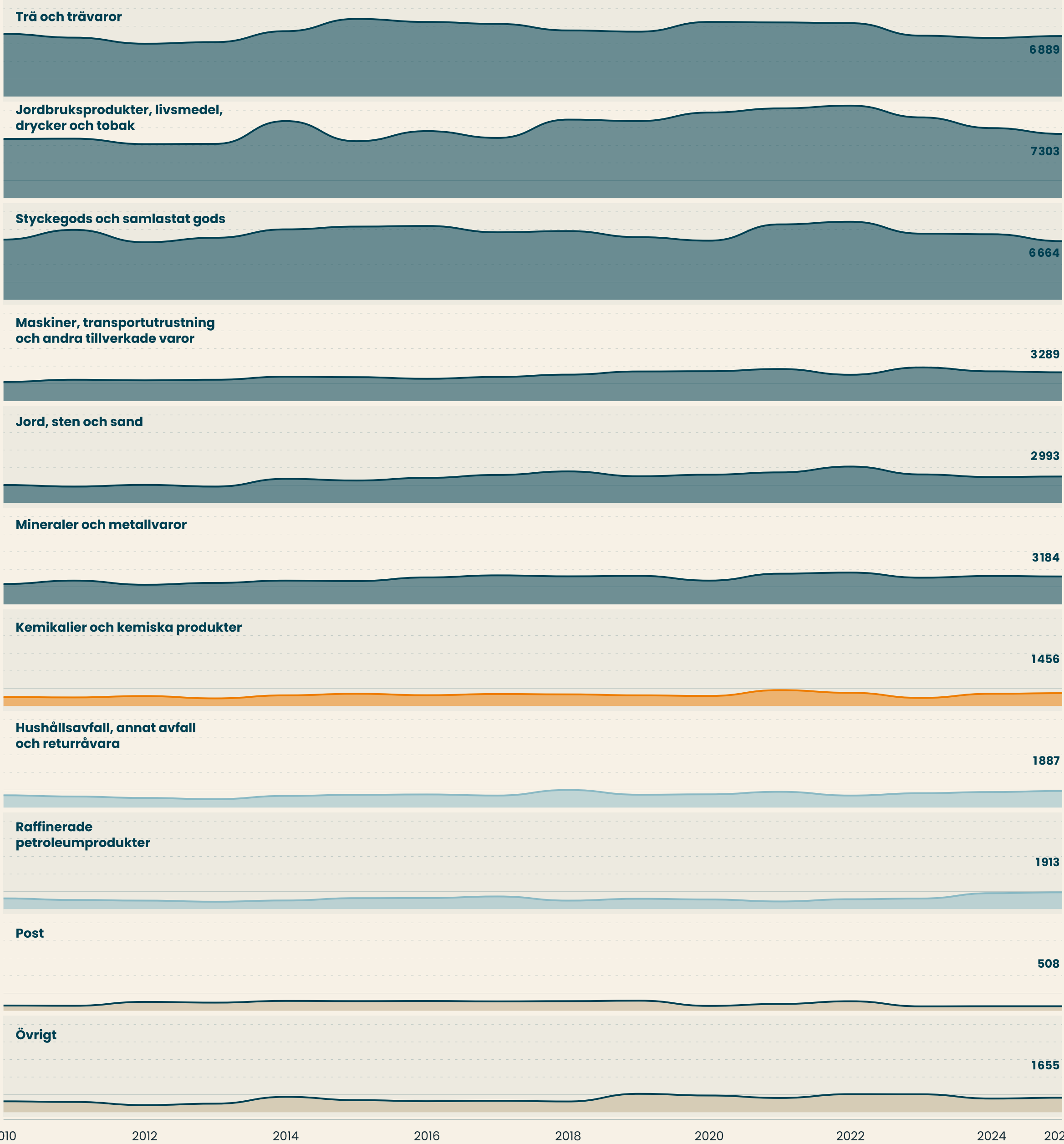
Alternativ estimering transportarbete

MSEK, fasta priser / Indexerat (2010=100%)



Vad fraktas på svenska vägar?

Godstransporter per godstyp, miljoner tonkilometer.



+21% vs +24%

Vägtransportarbete, SE vs EU, 2010–2025

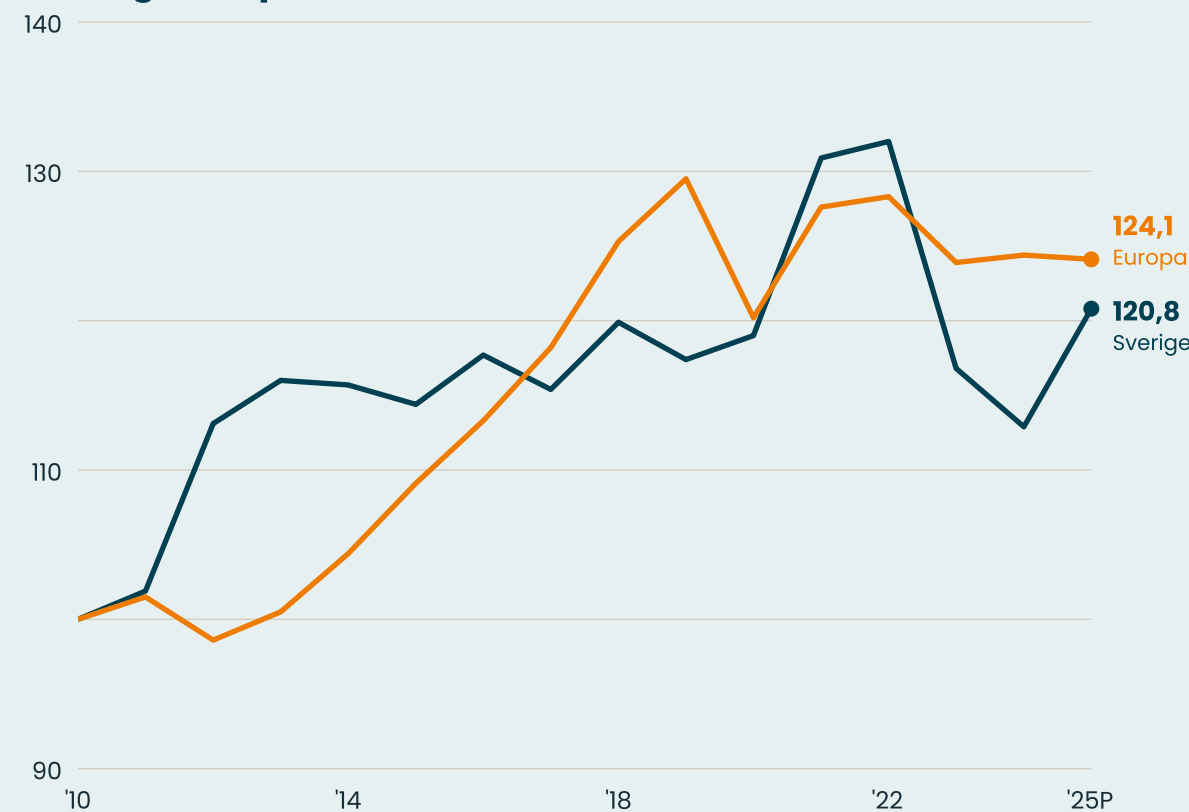
+16%

kronförsvagning mot EUR sedan 2010

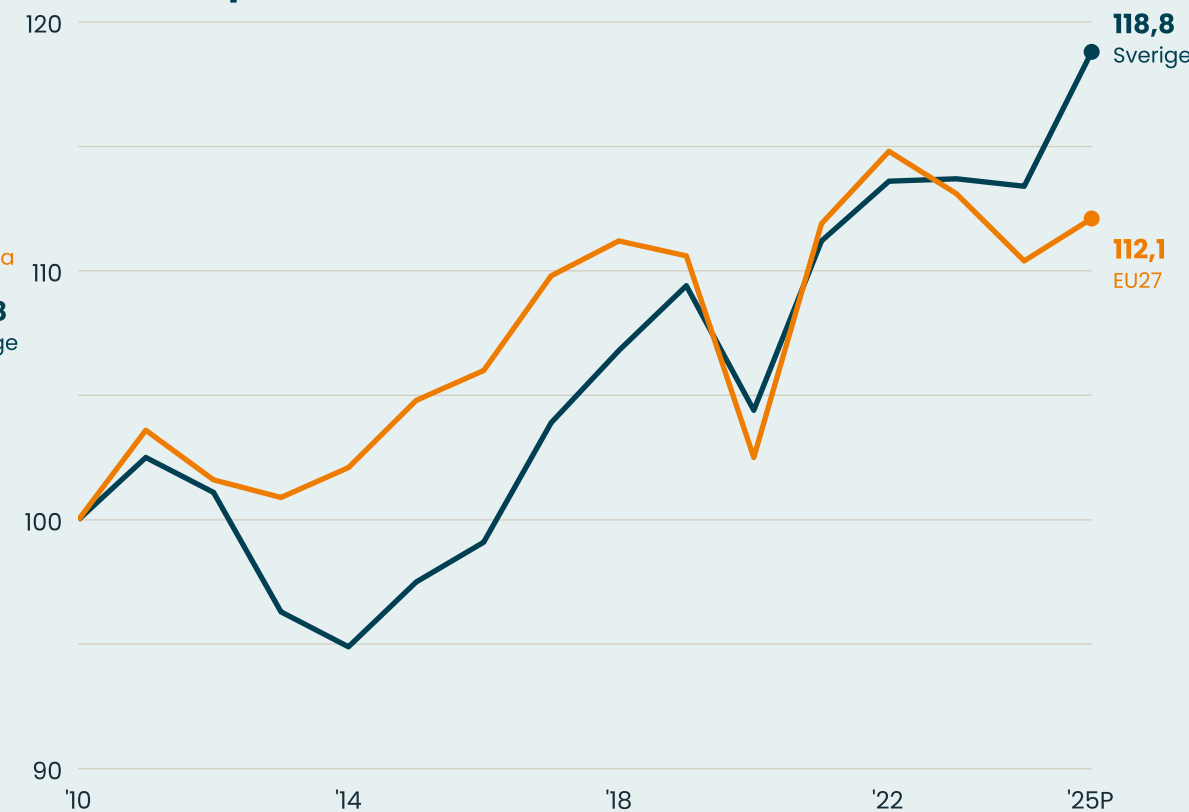
-12%

svensk byggproduktion från topp 2021

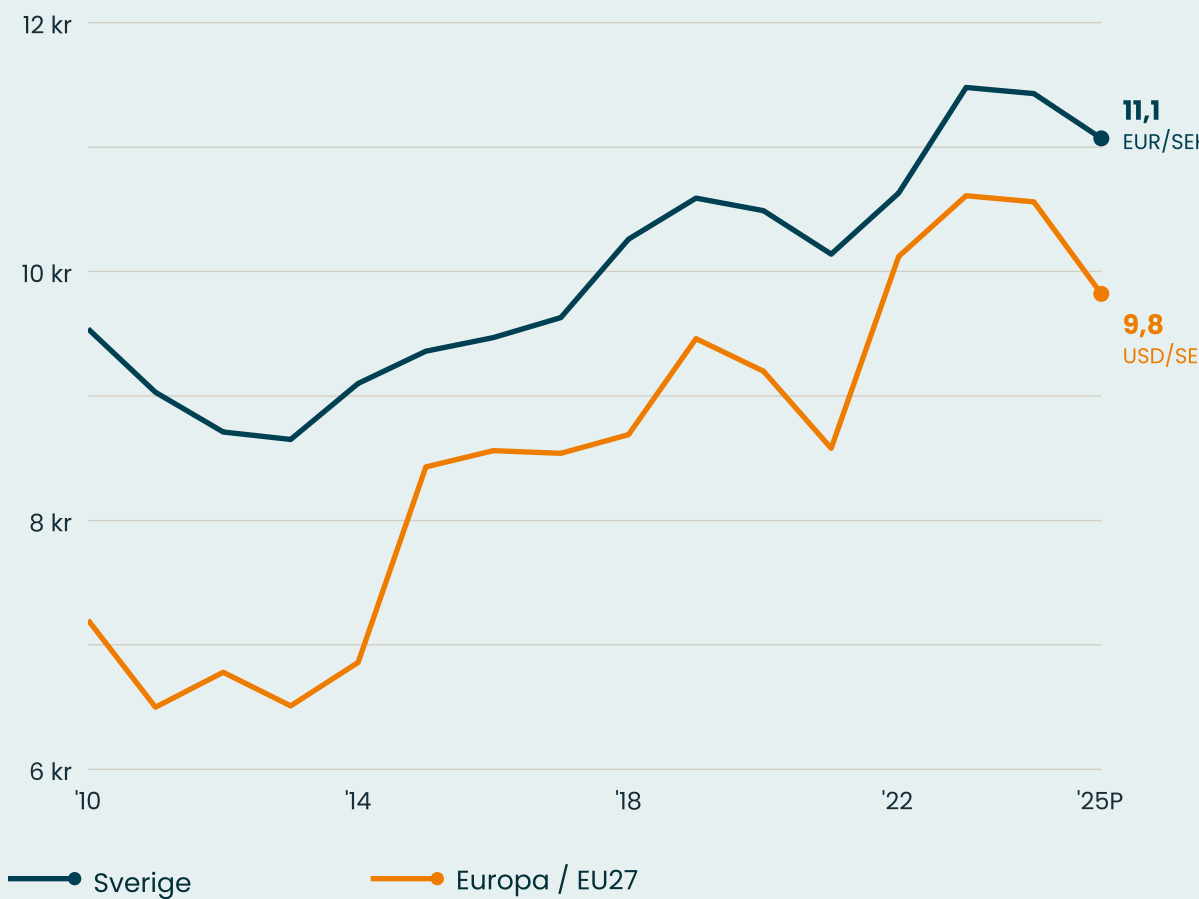
Vägtransportarbete



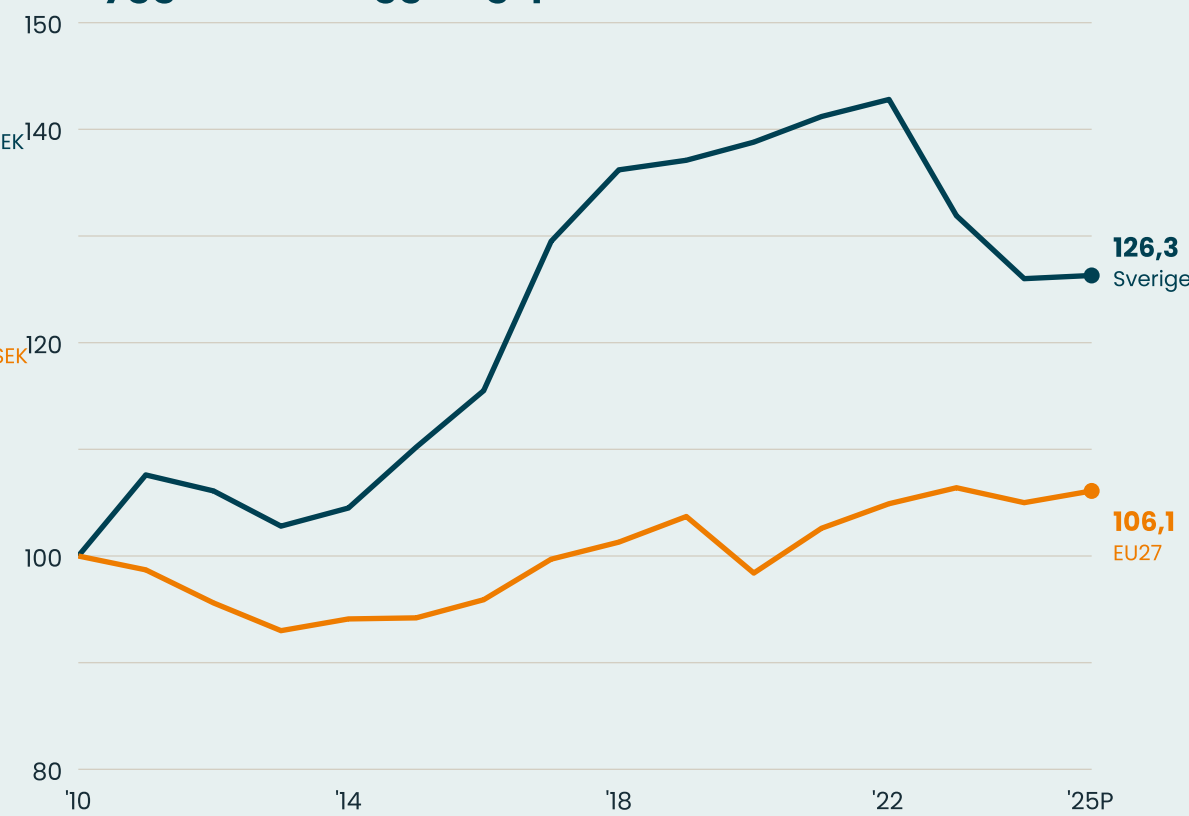
Industriproduktion



Kronans växelkurs



Bygg- och anläggningsproduktion



Internationell jämförelse



Samma trend – olika konjunkturförlopp.

Sett över hela perioden 2010–2025 är volymtillväxten för vägtransporter i Sverige och Europa i stort sett identisk. Det är en viktig observation: den svenska åkerinäringen är inte i otakt med omvärlden. Den är en del av ett sammanhängande europeiskt transportsystem, känslig för samma konjunktursvängningar, samma transportvolym och samma strukturella förändringar.

Men svängningarna längs vägen har sett olika ut. Sverige återhämtade sig snabbare efter finanskrisen, delvis beroende på att södra Europa drabbades hårdare och längre av skuldkrisen. Sedan vände bilden: svenska hushåll med hög belåning drabbades hårdare än de flesta när inflation och räntor steg från 2021. En svagare krona urholkade köpkraften men gav exportindustrin en skjuts och dämpade därmed nedgången i efterfrågan på transporter.

Industriproduktionen i Sverige ligger inför 2026 på en tydligt högre nivå än 2010, med en ökning på omkring nitton procent jämfört med tolv procent i EU27. Det fungerar som en motkraft mot den svagare konsumtionen. Utvecklingen i bygg- och anläggningssektorn ser däremot annorlunda ut: efter en topp på fyrtiotre procent över 2010 års nivå under 2022 har produktionen fallit tillbaka med tolv procent. Det är ett tydligt exempel på hur räntekänsligheten slår igenom i kapitalintensiva sektorer.

Marknadsutblick 2026



Tecken på stabilisering.

Efter flera år av lågkonjunktur, stigande räntor och pressad köpkraft pekar de viktigaste indikatorerna nu försiktigt uppåt. Reallönerna stiger i Sverige, inflationen har kylts av och konsumtionen tar försiktigt fart igen.

Men det är inte ett kraftfullt uppsving som väntar. Bostadsbyggandet förblir på historiskt låga nivåer, vilket dämpar efterfrågan i bygg- och anläggningstransporter. Kronan har stärkts, vilket kan gnaga på exporten och därmed på industrins transportbehov. Ränteläget har stigit något igen till följd av Riksbankens förväntningar om förbättrad konjunktur. En effekt av att marknaden räknar med bättre tider framöver.

Sammantaget pekar de samvägda indikatorerna på en tillväxt i transportarbetet på 1–3 procent under 2026. Det är måttfullt men meningsfullt. För en bransch som under 2023–2024 hanterade verkliga påfrestningar på lönsamheten är stabilitet i sig ett positivt besked. Det skapar utrymme att planera, investera och rekrytera utan att varje beslut fattas under press.

Det viktiga att ta med sig är att åkerinäringen återigen befinner sig i ett läge där de strukturella frågorna – konkurrens, kompetensförsörjning, omställning – kan hanteras offensivt snarare än defensivt. Det är ett gott utgångsläge.

Tjänsteprisutvecklingen visar att den kraftiga PPI-toppen 2022 på plus 14,6 procent nu har klingat av. Prisbilden för åkerier har stabiliserats jämfört med de extrema kostnadsökningar som präglade åren 2021–2022. Samtidigt är osäkerheten i omvärlden fortsatt stor. Geopolitiska spänningar, energimarknader och handelsflöden kan snabbt påverka både kostnader och efterfrågan på transporter. För åkerinäringen innebär det att planeringshorisonten har förbättrats men att flexibilitet och beredskap fortsatt är avgörande.

+1–3%
transporttillväxt 2026

+14,6%
PPI-topp 2022 (nu normaliserat)

Köpkraft ↑
konsumtionen tar försiktigt fart

Tjänsteprisutveckling, årlig förändring %



Nyckelindikatoröversikt 2025 – 2026

INDIKATOR	TENDENS 2025	TENDENS 2026	FÖRKLARING
Konsumenternas köpkraft	↗	↗	↑↑ Starkt positiv utveckling
Varav inkomster	↑	↑	↑ Positiv utveckling
Varav inflation	↗	↗	↗ Svagt positiv utveckling
Varav räntor	↘	↓	↘ Svagt negativ utveckling
Bostadsbyggande	↓	↘	↓ Negativ utveckling
Kronans växelkurs	↘	↓	↓↓ Starkt negativ utveckling
Industriproduktion Sverige	↑	↗	
Industriproduktion EU	↗	↑	
SAMMANVÄGT	↗	↗	

Prognos: +1–3% transporttillväxt 2026
Måttfullt men meningsfullt. Stabilitet skapar utrymme att planera, investera och rekrytera.

~61%

förare + drivmedel (snitt)

+2,8%/år

personalkostnad sedan 2010

+40%

nybilspris typfordon

Skatter ↓

absolut nivå sjunkit sedan 2010

Kostnadsfördelning, snitt typtransporter

Andelar oktober 2025. Medelvärde 10 transporttyper.

40,9%

Förare

19,8%

Drivmedel

39,3%

Övrigt (fordon, admin m.m.)

Förare + Drivmedel

≈ 61%

Andelar per transporttyp

Lokaldistribution	55%	9%	
Regional distribution	43%	15%	
Långväga distribution	40%	24%	
Partigods	33%	26%	
Dragbilstransport	41%	30%	
Tank & bulk	37%	24%	
Skogsråvara	34%	29%	
Anläggning kort sträcka	46%	10%	
Anläggning bil	42%	12%	
Anläggning bil+släp	37%	19%	

Förare

Drivmedel

Övrigt (fordon, admin m.m.)

Hur har de underliggande kostnaderna utvecklats över tid?
Ovan visas dagens kostnadsfördelning mellan förare, drivmedel och övriga poster.
Nedan följer den långsiktiga prisutvecklingen för de viktigaste kostnadskomponenterna, indexerad mot 2010.

Indexerad kostnadsutveckling, 2010 = 100

Omsättning typåkeri

Personalkostnad/anst.

Nybilspris typfordon

Diesel bulkpris

Skatteandelen på diesel har sjunkit: 7,0 kr/l (2010) → 6,9 kr/l (2025). Avtal utan bränsletillägg innebär att åkeriet tar hela risken för förändringar i drivmedelskostnaden.

Kostnadsstrukturen

Hur har det förändrats?

Det finns ingen hemlighet i ett åkeris kostnadsstruktur. De största posterna är föraren och drivmedlet, som tillsammans står för omkring 61 procent av rörelsekostnaderna i genomsnitt över olika typtransporter. Resten utgörs av fordon, administration och andra driftkostnader. Det är en bild som varje åkeriägare känner igen. Men det är i förändringen av dessa kostnader över tid som de verkliga insikterna finns.

Personalkostnaderna har ökat med i genomsnitt 2,8 procent per år i branschen sedan 2010, vilket är något långsammare än genomsnittet för svenska arbetsgivare. Det kan verka som en liten skillnad, men över tid ger det en märkbar effekt på kostnadsbilden. En del av förklaringen kan vara att många åkeriägare själva kör i verksamheten och delvis tar ersättning i form av utdelning när lönsamheten tillåter det.

Fordonens investeringskostnad har samtidigt ökat tydligt. Nybilspriset för ett typfordon har stigit med omkring 40 procent sedan 2010. Samtidigt har fordonen blivit mer bränsleeffektiva och tekniskt avancerade, vilket delvis kompenserar den högre inköpskostnaden.

Dieselpriiset varierar kraftigt över tid och påverkar kostnadsbilden mer än någon annan enskild faktor. Den aktuella nivån ligger i dag nära det historiska genomsnittet. Det som är mindre uppmärksammat är att skatteandelen i drivmedelspriset faktiskt har minskat något sedan 2010. I absoluta tal är skatten per liter diesel i dag något lägre än tidigare.

Administrativa kostnader och andra indirekta poster har samtidigt vuxit i takt med ökade krav på dokumentation, digitala system och regelefterlevnad. Här finns fortfarande potential för effektivisering, särskilt för medelstora åkerier som kan dra nytta av gemensamma system och tjänster.

Den långsiktiga bilden visar att omsättningen i ett typåkeri har ökat snabbare än flera av de viktigaste kostnadskomponenterna sedan 2010. Personalkostnader, fordon och drivmedel har alla blivit dyrare, men transportintäkterna har i genomsnitt utvecklats ännu starkare. Det bidrar till att förklara varför branschen trots ökade kostnader över tid har kunnat upprätthålla sin lönsamhet.

8

Arbetskraft & rekrytering



Relativt god återväxt på kort sikt.

Kompetensförsörjningen är en av de mest avgörande frågorna för åkerinäringens långsiktiga utveckling. Transporter kan planeras, fordon kan köpas och teknik kan utvecklas, men utan förare stannar verksamheten.

Majoriteten av godstransportarbetet i Sverige utförs av förare utbildade i landet. Därför är utvecklingen av den inhemska rekryteringsbasen avgörande för branschens långsiktiga kompetensförsörjning.

I tabellen på nästa sida framgår att lastbilsförare i dag utgör knappt 0,6 procent av Sveriges befolkning. Samtidigt antas cirka 1,8 procent av landets 17-åringar till transportinriktningen på gymnasiet. Det innebär att inflödet till utbildningssystemet är relativt stort i förhållande till yrkeskårens storlek.

Alla som utbildar sig blir dock inte lastbilsförare. Enligt en studie från SCB och Transportstyrelsen (2025) har endast omkring en tredjedel av de yrkesverksamma förarna en gymnasial transportutbildning. Det betyder att rekryteringen i praktiken sker via flera vägar, vilket breddar tillgången på arbetskraft.

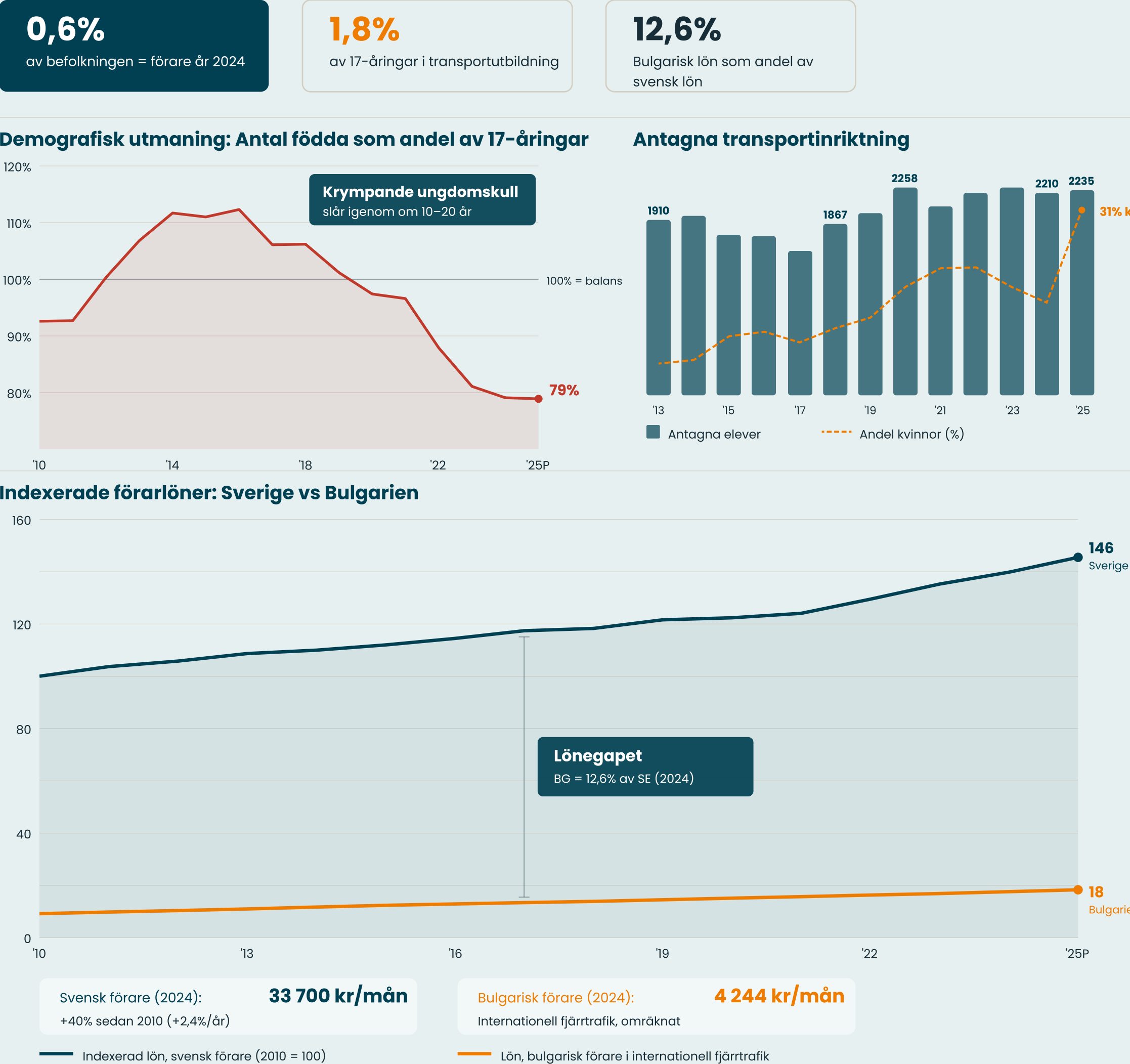
På kort sikt ser återväxten rimligt god ut. Det är på 10–20 års sikt som det demografiska problemet slår igenom på allvar. Sverige har de senaste åren sett ett kraftigt fall i födelsetalen.

Antalet födda i relation till antalet 17-åringar har sjunkit från 106 procent till 79 procent. Det innebär att den grupp som ska fylla på arbetsmarknaden framöver är märkbart mindre.

Gapet på arbetsmarknaden mellan andelen unga och andelen äldre sysselsatta har halverats de senaste tio åren, från ungefär 9 till 4,5 procentenheter. Det handlar alltså inte om en enskild bransch, utan om en bred förändring i arbetsmarknadens åldersstruktur. Men åkerinäringen, med sin höga andel erfarna manliga förare i övre medelåldern, är särskilt exponerad.

En ljuspunkt är att andelen tjejer som antas till transportinriktningen på gymnasiet ökat kraftigt, från under 20 procent till 31 procent. Det är en strukturellt viktig förändring som vidgar rekryteringsbasen och på sikt kan förändra branschens demografiska profil.

Löneskillnaden gentemot östeuropeiska förare tillkommer som ett strukturellt konkurrenshinder. En bulgarisk förare i internationell fjärrtrafik tjänar en bråkdel av en svensk förares lön – 4 244 kr i månaden jämfört med 33 700 kr. Så länge kostnadsgapet består – och inget tyder på att det minskar snabbt, kommer utländska åkerier att ha en kostnadsfördel som svenska företag har svårt att möta utan att pressa lönerna till nivåer som inte är förenliga med den svenska avtalsmodellen.



Nyckeltal för arbetskraftstillgång i åkerinringen										
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025P
Arbetsmarknadsdata										
Anställda, SNI 49.4	62 221	63 292	64 228	65 185	64 825	66 908	65 961	63 834	64 134	65 545
– lastbilsförare, SSYK 8332	56 434	57 532	58 447	59 449	59 250	61 221	60 684	58 663	59 068	60 629
– varav män	51 912	53 120	53 061	55 228	54 733	57 275	56 083	53 977	54 143	55 505
– varav kvinnor	4 522	4 412	5 386	4 221	4 517	3 946	4 601	4 686	4 925	5 124
– med yrkeskompetensbevis*									49 571	
– % av Sveriges befolkning	0.56	0.57	0.57	0.58	0.57	0.59	0.58	0.56	0.56	0.57
C/CE korkort utfärdade	786 000	779 000	755 000	737 000	716 000	676 000	630 000	625 000	621 000	620 000
17-åringar	104 610	108 792	109 105	113 220	116 079	118 268	119 181	123 355	124 481	122 500
% antagna transportinriktning	1.65	1.45	1.71	1.75	1.95	1.74	1.85	1.84	1.78	1.82
% kvinnor antagna	18.6	26.9	22.4	27.3	27.1	33.0	34.0	34.0	33.0	31.0
% YKB och C-korkort från GY	1.18	1.35	1.02	1.15	1.27	1.26	1.28	1.42	1.44	1.38
% födda relativt 17-åringar	112.3	106.1	106.2	101.2	97.4	96.6	87.9	81.1	79.1	78.9
Varsel % av sysselsatta, SNI H	1.28	1.06	1.09	1.65	6.85	1.91	1.73	1.60	2.00	1.97
Sysselsatta, Sverige(15–74) '000	4 130	4 222	4 285	4 298	4 185	4 289	4 403	4 476	4 452	4 472
% 55–74	21.1	21.3	21.5	21.7	22.4	22.6	22.2	22.6	23.1	23.4
% 20–34	29.9	29.8	29.7	29.5	29.2	29.4	29.6	29.3	28.2	27.9
*Det hittills enda tillfället med tillförlitlig samkörning av data för YKB och anställningar										



Fordonskostnader & skatter



Kostnadsutvecklingen i perspektiv.

I en näring med måttliga marginaler och hög kostnadsexponering är det lätt att fokusera på vad som har blivit dyrare. Men helhetsbilden för fordonskostnader och skatter är faktiskt mer positiv än den ofta upplevs.

Nybilspriset för ett typfordon har ökat med ungefär 40% sedan 2010. Det är en reell kostnadshöjning. Men under samma period har bränsleeffektiviteten förbättrats, lastkapaciteten ökat och driftsäkerheten blivit bättre. De fordon som köps i dag producerar mer transportarbete per investerad krona än de fordon de ersätter. Det innebär att produktivitetstillväxt byggs in i varje nyinvestering.

Finansieringskostnaderna sjönk kontinuerligt fram till 2018, vilket dämpade den reella kostnadsökningen under lång tid. Ränthöjningarna 2021–2022 förändrade den bilden, och de åkerier som då hade stora nyleasingavtal eller refinansierade sin fordonspark mötte en märkbar kostnadschock. Det är ett tydligt argument för att sprida förnyelserna av fordonsparken över tid och inte samla dem i ett enda konjunkturläge.

Dieselpriiset är och förblir volatilt. Det vet alla som arbetar med att budgetera för bränslekostnader. Det starka argumentet för bränsletillägg i kundavtalen är just detta: åkeriet ska inte ta hela prisrisken för en råvara som det inte kontrollerar. Principen är väl etablerad i branschen, men efterlevnaden varierar. Varje avtal utan bränsletillägg innebär i praktiken att åkeriet tar hela risken för förändringar i drivmedelskostnaderna.

De totala skatterna och avgifterna för ett typfordon med släp är i dag lägre i kronor räknat än de var 2010. Det beror framför allt på att dieselskatten, som dominerar kostnadsbilden, har sänkts under perioden. Dieselskatten står för omkring 81 procent av de totala skatterna och avgifterna för ett sådant fordon.

Samtidigt innebär en relativt låg beskattning av diesel att prisskillnaden mot fossilfria alternativ förblir stor. När diesel är billigare blir de ekonomiska incitamenten att investera i ny teknik svagare, vilket gör att omställningen riskerar att gå långsammare om den enbart drivs av marknadens prissignaler.

Sammantaget är kostnadsbilden mer balanserad än den ofta upplevs. Men samma kostnadsstruktur innebär också att marknaden ensam har svårt att bära den investeringstakt som krävs för en snabb omställning till fossilfria transporter.

+40 % nybilspris

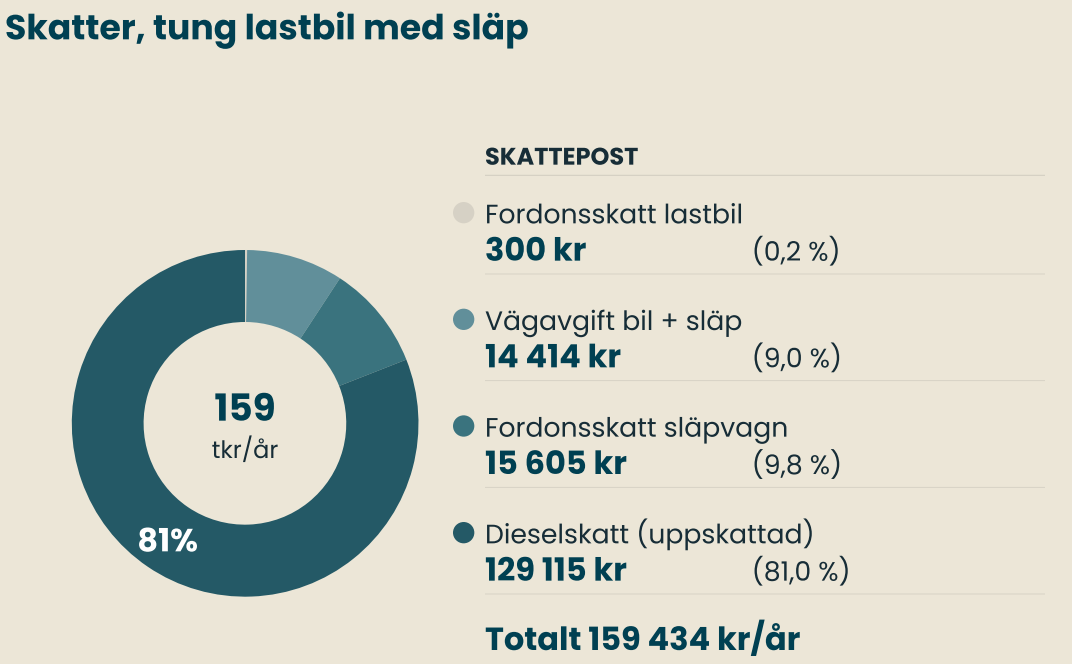
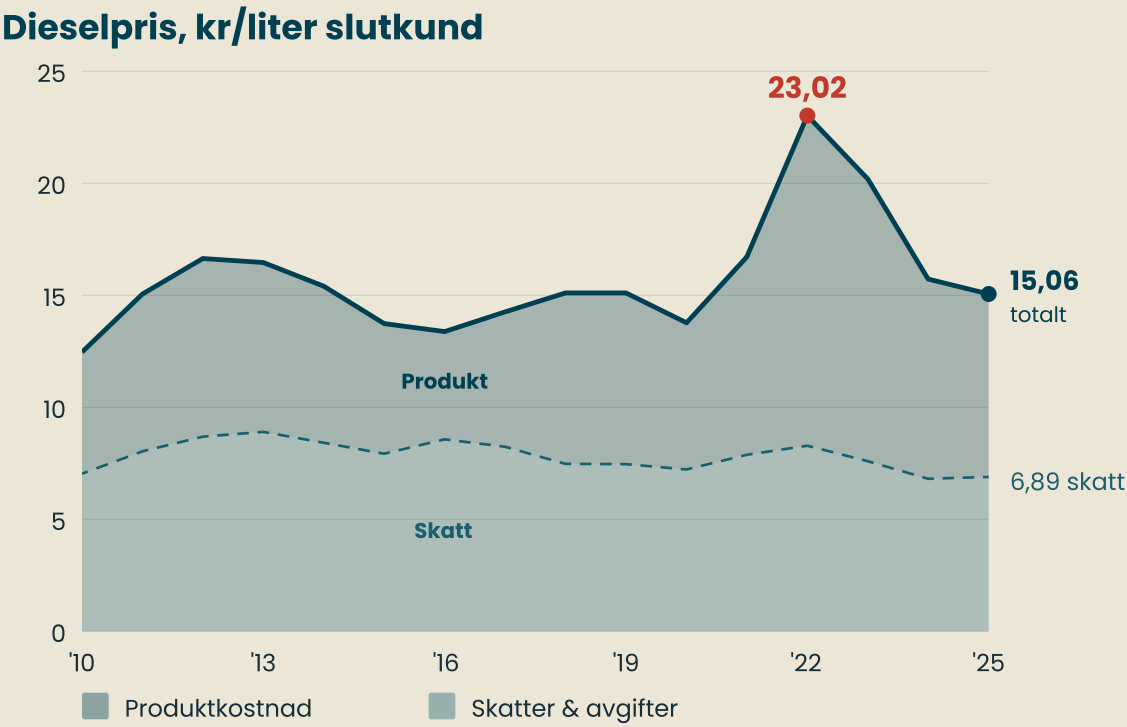
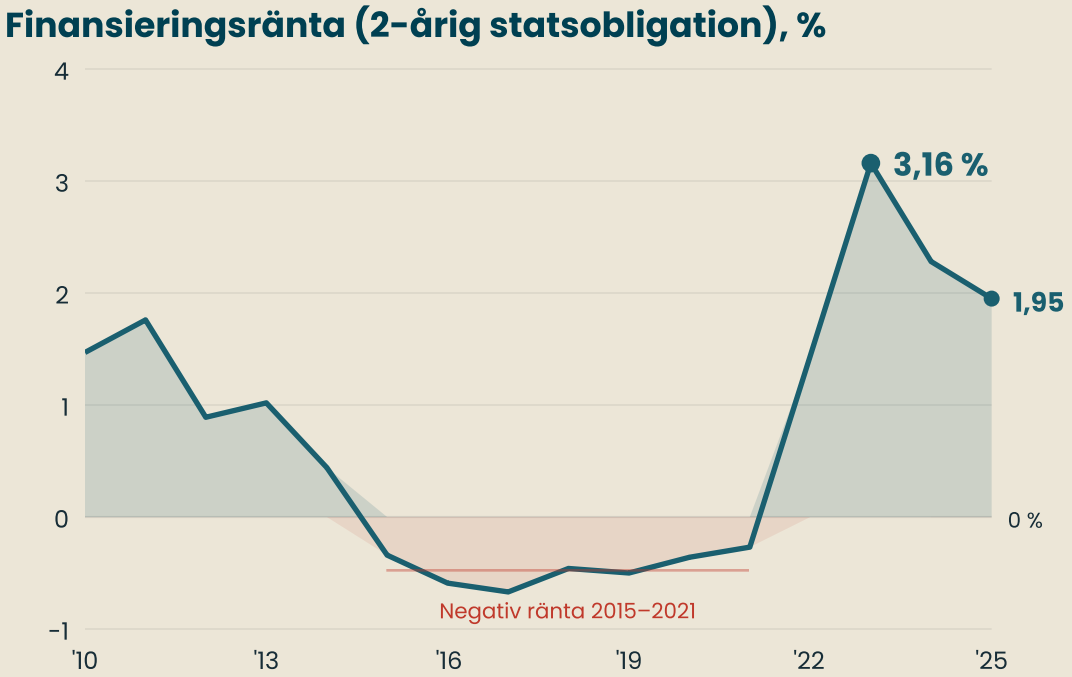
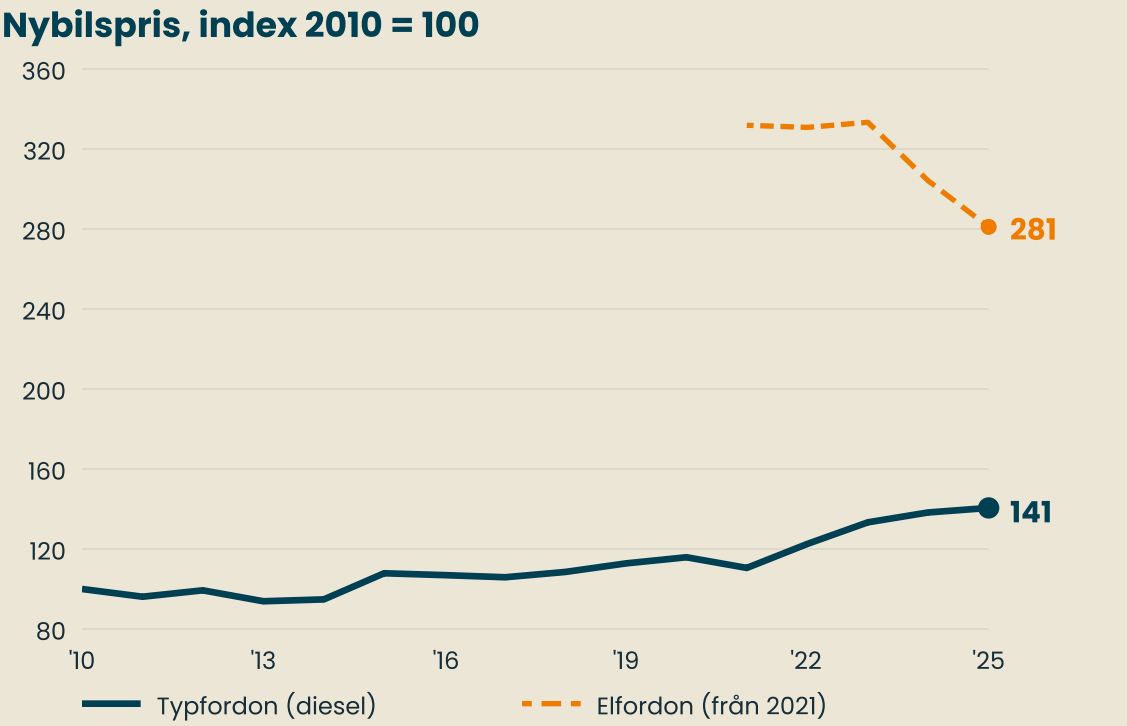
tung lastbil sedan 2010, typfordon diesel

15,06 kr/l diesel

(2025) i linje med 15-årsgenomsnittet

Skatter ↓ absolut

total skattenivå har sjunkit sedan 2010



Diesel dominerar skattebilden (81%). Skattenivån har sjunkit i absoluta termer sedan 2010.

Varje avtal utan bränsletillägg innebär i praktiken att åkeriet tar hela risken för förändringar i drivmedelskostnaderna.

203 mdkr
total oms. inkl. LBC

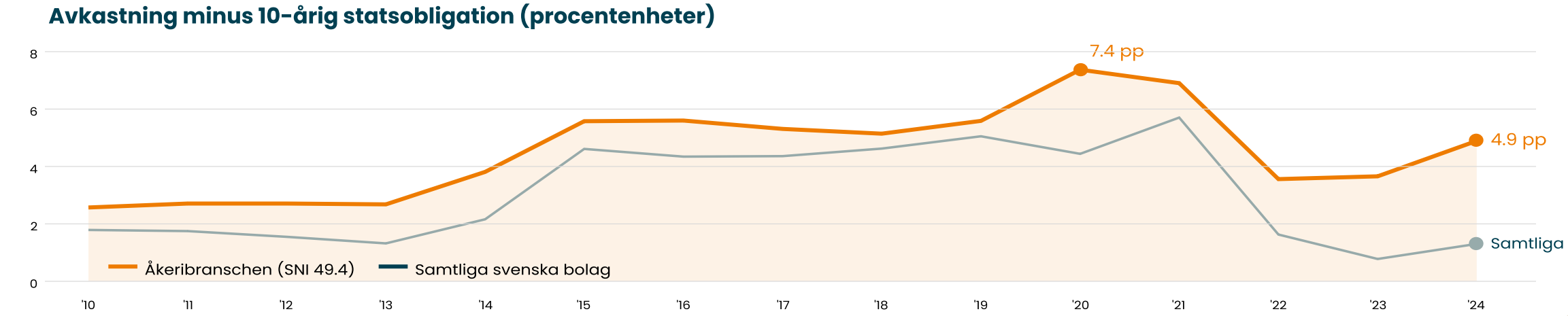
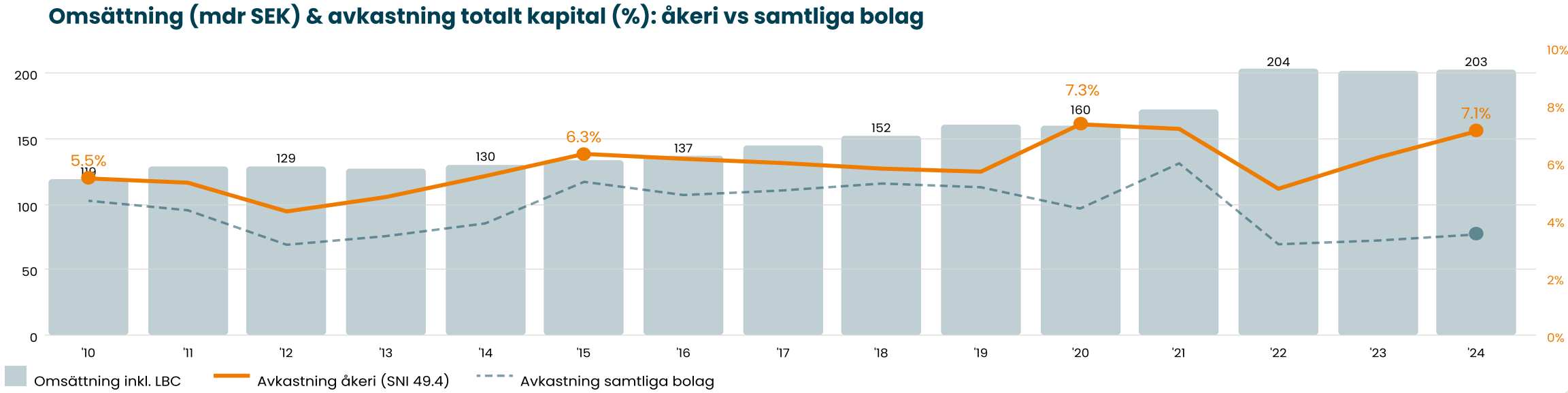
154,6 mdkr
oms. SNI 49,4

7,1%
avkastning totalt kapital 2024

4,9 pp
överkastning vs riskfri ränta

64 134
anställda

mdr SEK



Finansiella nyckeltal, åkerinäringen (SNI 49.4, aktiebolag)										
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antal bolag										
alla bolagsformer	14 820	14 769	14 813	14 934	15 121	15 282	15 535	14 135	14 230	14 383
%ΔΔ/Δ	(1,34)	(0,34)	0,30	0,82	1,25	1,06	1,66	(9,01)	0,67	1,08
Total omsättning										
mSEK	98 852	101 347	107 184	112 623	119 000	118 391	127 651	155 111	153 929	154 611
%ΔΔ/Δ	2,00	2,52	5,76	5,07	5,66	(0,51)	7,82	n.m	(0,76)	0,44
Anställda										
personer	59 653	62 221	63 292	64 228	65 185	64 825	66 908	65 961	63 834	64 134
oms/anställd kSEK	1 657	1 629	1 693	1 753	1 826	1 826	1 908	2 352	2 411	2 411
%ΔΔ/Δ	0,49	(1,71)	3,97	3,54	4,11	0,04	4,46	23,26	2,54	(0,03)
Totalt rörelseresultat										
mSEK	5 010	5 131	5 277	5 243	5 871	7 009	7 381	8 293	9 030	7 347
% av oms.	5,07	5,06	4,92	4,66	4,93	5,92	5,78	5,35	5,87	4,75
Avkastning										
% av totalt kapital	6,30	6,13	5,98	5,79	5,68	7,33	7,17	5,09	6,17	7,09
% 10-årig statsobligation	0,72	0,53	0,67	0,65	0,09	(0,04)	0,27	1,53	2,51	2,20
diferens, procentenheter	5,58	5,60	5,31	5,14	5,59	7,37	6,90	3,56	3,66	4,89

Omsättning & lönsamhet



Stabil avkastning över tid.

Den samlade omsättningen inklusive lastbilscentraler uppgår till omkring 203 miljarder kronor. Vägtransport av gods, SNI 49.4, svarar för 154,6 miljarder kronor av denna omsättning.

Det finns en utbredd uppfattning, även inom branschen, att åkerier kämpar med svag lönsamhet och små marginaler. Den bilden kan stämma för enskilda företag eller under vissa år. Men som beskrivning av branschens långsiktiga lönsamhet är den missvisande.

Samlade siffror visar en tydlig bild. Avkastningen på totalt kapital i åkerinäringen har under lång tid legat över genomsnittet för svenska företag. Jämfört med en tioårig statsobligation, som ofta används som ett riktmärke för riskfri avkastning, har branschen också haft ett tydligt överskott. År 2024 uppgick denna överavkastning till 4,9 procentenheter. Det betyder att åkerinäringen under lång tid har skapat värde som överstiger den riskfria avkastningen.

Förklaringen ligger i kapitaleffektiviteten. Åkerier är skickliga på att utnyttja sina tillgångar effektivt. Fordon och personal används intensivt och kapaciteten anpassas löpande efter marknadens behov. Fyllnadsgrad, ruttoptimering och operativ flexibilitet skapar ett värde som inte alltid syns i marginalmått men däremot i avkastningen på kapitalet.

Lågkonjunkturen 2022 till 2024 slog hårdare mot Sverige som helhet än mot åkerinäringen specifikt. Trots en svagare konjunktur har branschen fortsatt att leverera en stabil avkastning.

Verksamhetsområdenas omsättning & lönsamhet



Alla åkerier är inte lika.

Att tala om åkerinäringen som en enhetligt sektor är lika trubbigt som att tala om 'industrin' eller 'tjänstesektorn'. De nio verksamhetsområden som Sveriges Åkeriföretag identifierar har fundamentalt olika marknadslogik, kostnadsbild och lönsamhetsprofil. Att förstå sitt eget segment, och de andra segmentens villkor, är en konkurrensfördel.

Under 2024 låg medianavkastningen på totalt kapital i de nio verksamhetsområdena på 9,2 procent. Flera segment förbättrade sin lönsamhet jämfört med året innan, även om utvecklingen inte var jämn över hela branschen. Skogstransporter toppade med 11 procent, följt av miljötransporter på 10,0 procent och tanktransporter på 9,8 procent. Skillnaderna mellan segmenten är betydande och speglar de olika marknadsförutsättningarna.

Det är dock i de långsiktiga trenderna som de verkliga insikterna finns. Miljötransporter har den starkaste omsättningstillväxten över tid (+2,6 procent per år), medan tanktransporter historiskt sett har visat sig ha den svagaste. Dessa skillnader är inte tillfälligheter utan speglar strukturella skillnader i marknadslogik, kundrelationer och konkurrenstryck mellan segmenten.

På de följande sidorna granskar vi nio nyckelområden på djupet: bygg- och anläggningstransporter, miljötransporter, skogstransporter, tanktransporter, närdistribution, fjärrtransporter, jordbrukstransporter, övriga tunga transporter och transporter med blandad verksamhet. För varje segment analyseras den underliggande marknadsutvecklingen, långsiktig försäljningstillväxt och avkastningsnivå.

9 segment
verksamhetsområden

Skog 11%
högst avkastning i näringen 2024

Miljö +4,7%/år
starkast omsättningstillväxt i näringen sedan 2016

9,2%
medianavkastning

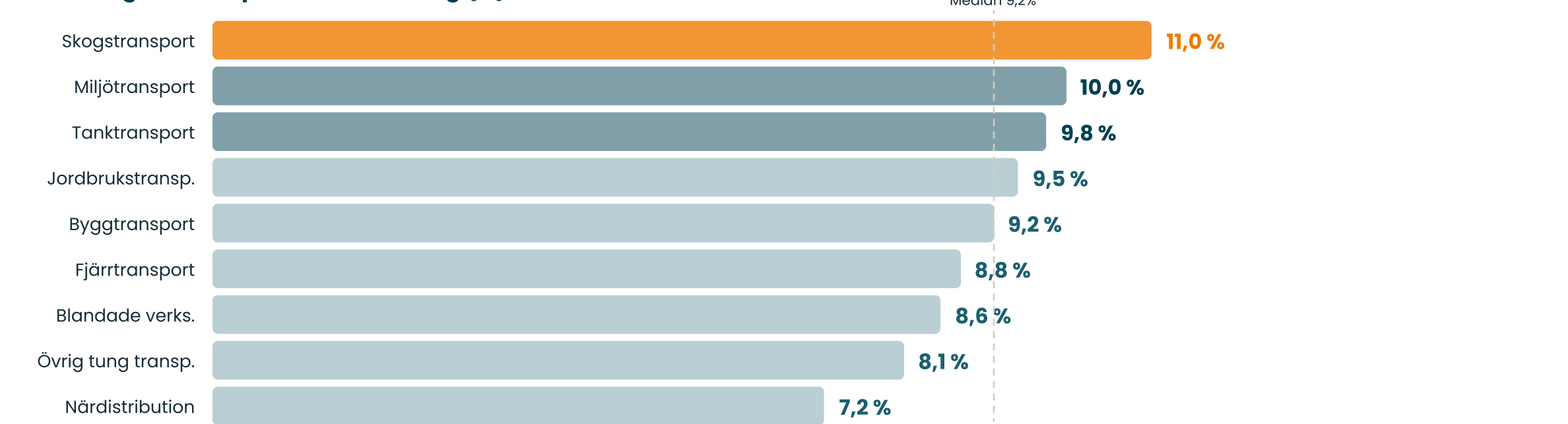
Omsättning, median (kSEK)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Sammansatt tillväxt (%/år)
Byggtransport	2,866	2,851	2,787	2,725	2,798	2,877	3,091	3,112	3,121	1,36%
Fjärrtransport	6,621	6,458	6,437	6,415	6,419	6,655	7,558	7,491	7,095	1,51%
Närdistribution	5,295	5,293	5,474	5,445	5,501	5,576	6,073	6,085	5,923	1,79%
Skogstransport	5,416	5,747	6,024	6,216	6,270	6,455	7,454	7,656	7,436	2,77%
Miljötransport	10,449	10,978	11,011	10,948	11,209	11,873	13,202	13,598	14,176	4,72%
Tanktransport	6,888	7,288	7,863	8,006	8,166	8,570	9,444	9,549	9,073	1,25%
Jordbrukstransp.	5,259	5,306	5,051	4,938	5,121	5,338	5,957	6,159	6,207	1,54%
Övrig tung transp.	5,509	5,535	5,681	5,625	5,740	5,874	6,268	6,443	6,462	3,21%
Blandade verks.	6,994	7,431	8,203	8,020	8,236	8,468	9,100	9,160	9,069	1,53%

Avkastning totalt kapital, median (%)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Median (%)
Byggtransport	9,0	8,0	6,2	5,5	6,0	6,1	6,3	6,7	9,2	6,7
Fjärrtransport	8,4	7,6	5,6	5,5	7,0	7,7	8,2	8,8	8,8	7,6
Närdistribution	8,4	6,9	5,8	6,5	8,2	7,5	8,0	7,5	7,2	7,5
Skogstransport	6,6	6,7	4,9	7,6	8,9	8,4	10,3	10,6	11,0	6,8
Miljötransport	8,4	7,8	6,8	5,8	7,7	7,1	7,4	9,8	10,0	7,6
Tanktransport	8,4	8,3	6,0	6,5	7,2	7,8	8,3	6,4	9,8	7,2
Jordbrukstransp.	7,9	5,7	4,6	3,7	6,0	6,2	5,5	7,4	9,5	5,8
Övrig tung transp.	10,8	9,7	6,9	6,5	5,9	7,1	6,6	6,9	8,1	7,3
Blandade verks.	6,2	6,1	5,9	4,9	6,4	7,0	7,2	7,5	8,6	6,4

Avkastning totalt kapital 2024, ranking (%)



9,2 % i medianavkastning

Trots lågkonjunkturen låg medianavkastningen i åkerinäringens nio verksamhetsområden på 9,2 % år 2024.

9,2%
avkastning 2024

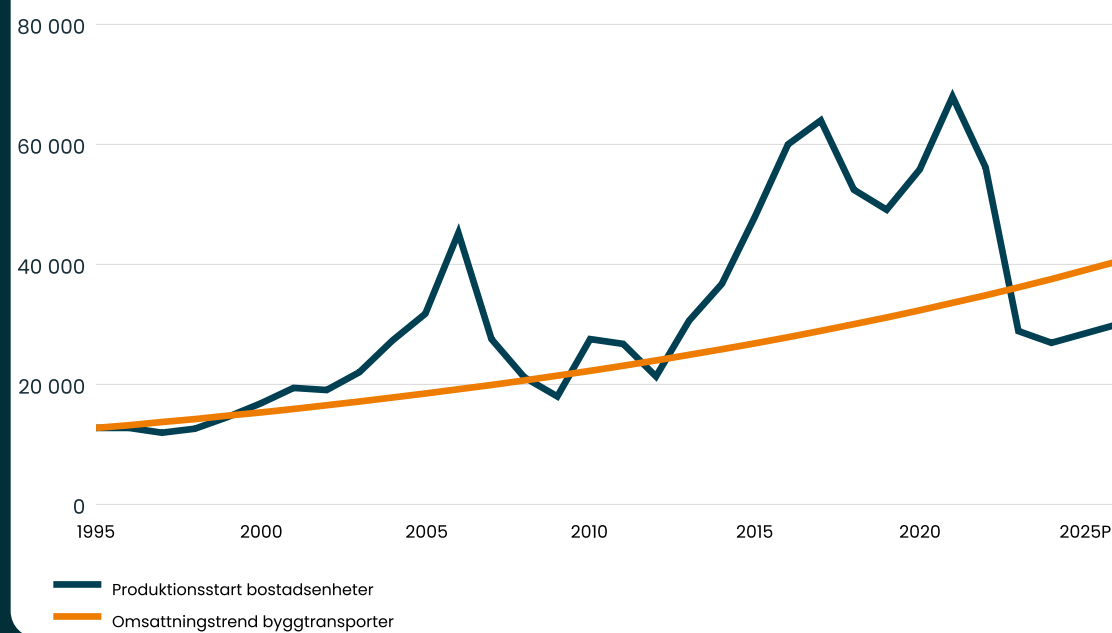
5,1%
rörelsemarginal

1,4%
oms. tillväxt/år

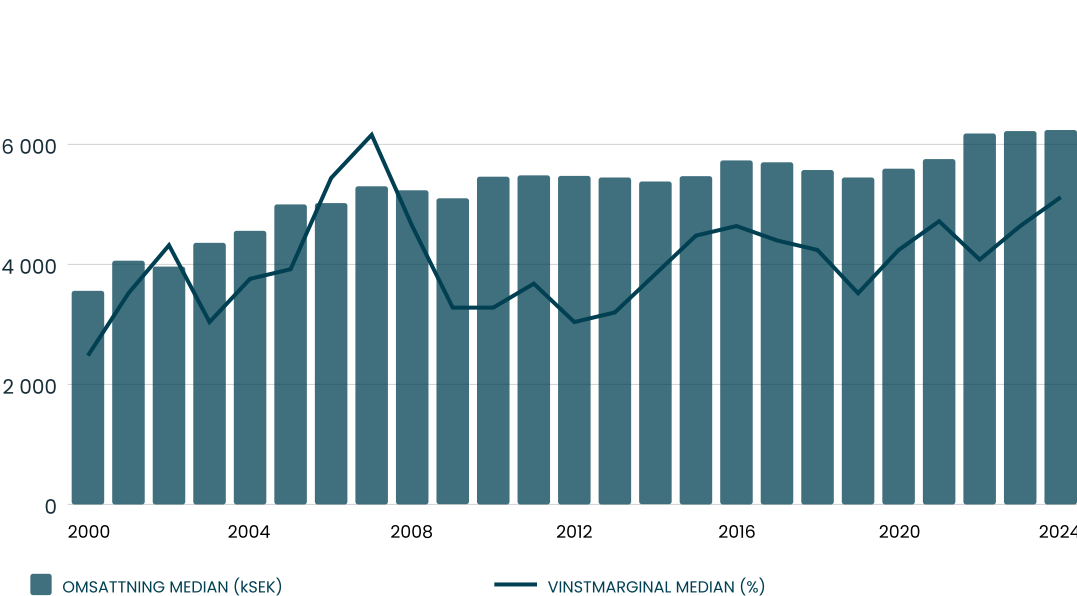
3 121
median oms. kSEK

712
bolag i urvalet

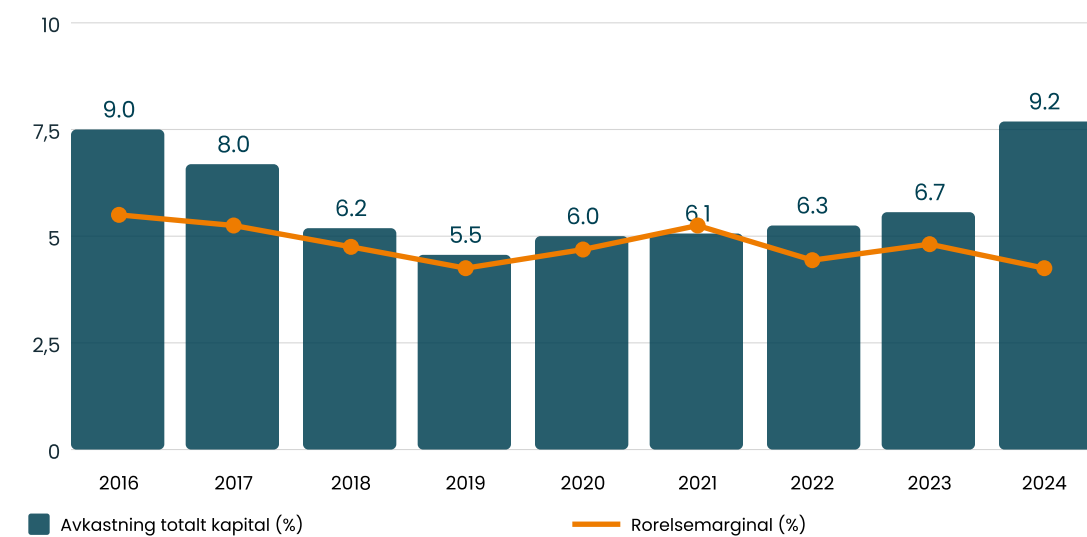
Marknad & omsättningstrend



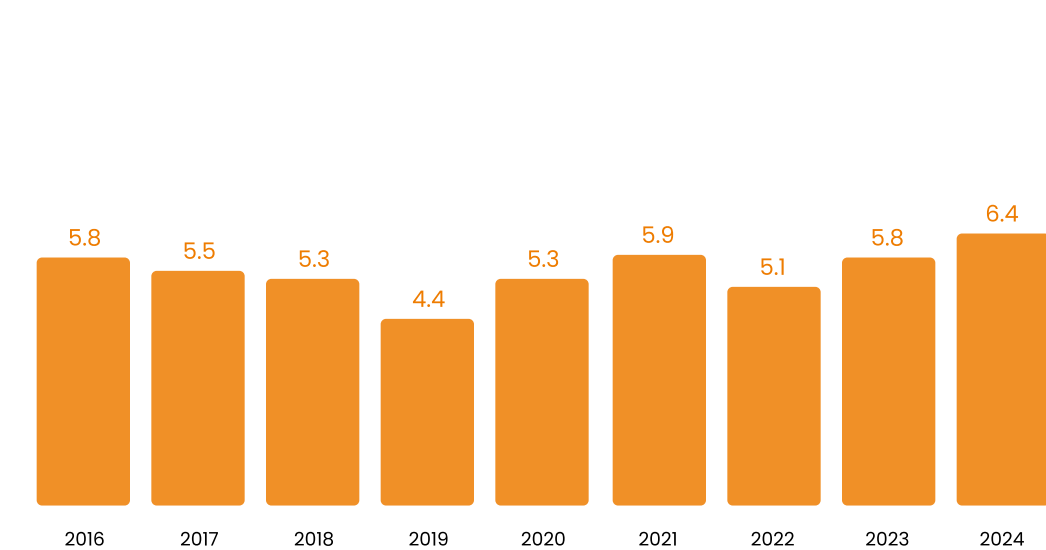
Omsättning och marginal före skatt



Avkastning totalt kapital och rörelsemarginal, median (%)



Vinstmarginal före skatt, median (%)



Bygg & anläggnings-transporter



När marknaden halverats men lönsamheten består.

Byggtransporter är det segment som kanske tydligast visar hur konjunkturen slår igenom i åkerinäringen, men också hur strukturella fördelar kan dämpa effekterna. Bostadsproduktionen i Sverige har fallit från nära 68 000 påbörjade bostäder år 2021 till knappt 27 000 under 2024. På tre år har marknaden därmed halverats. För byggtransportörerna innebär det en kraftig minskning av den underliggande efterfrågan.

Trots detta visar segmentet en tydlig motståndskraft. Avkastningen på totalt kapital för medianåkeriet uppgick till 9,2 procent under 2024, den högsta nivån på åtta år och över branschgenomsnittet. Rörelsemarginalen på 5,1 procent är stabil, och vinstmarginalen före skatt steg till 6,4 procent, den högsta under hela mätperioden.

Förklaringen ligger i sektorns struktur. Byggtransporter kräver specialiserad utrustning som kranbilar, dumprar och betongpumpar. De kräver också lokalkännedom och långsiktiga relationer med byggherrar och entreprenörer. Det skapar

inträdesbarriärer som skyddar etablerade aktörer när marknaden krymper. De åkerier som är kvar på marknaden kan i större utsträckning behålla sin prissättning och optimera kapaciteten i stället för att konkurrera med lägre priser.

Medianomsättningen uppgick till 3 121 tusen kronor per företag år 2024. Det motsvarar en genomsnittlig tillväxt på cirka 1,4 procent per år sedan 2016.

Framtidsutsikterna är blandade. Bostadsbyggandet väntas bottna under perioden 2025 till 2026, men återhämtningen bedöms bli långsam. Samtidigt är anläggningssidan mer stabil. Infrastrukturprojekt, vägbyggen och vindkraftsetableringar skapar fortsatt efterfrågan på transporter. För många bygginriktade åkerier är det därför en rationell strategi att även arbeta med infrastrukturtransporter i väntan på att bostadsmarknaden återhämtar sig.

// Transportörer inom bygg- och anläggningssektorn har ökat sin omsättning betydligt snabbare än medianåkeriet de senaste 25 åren.

Miljötransporter



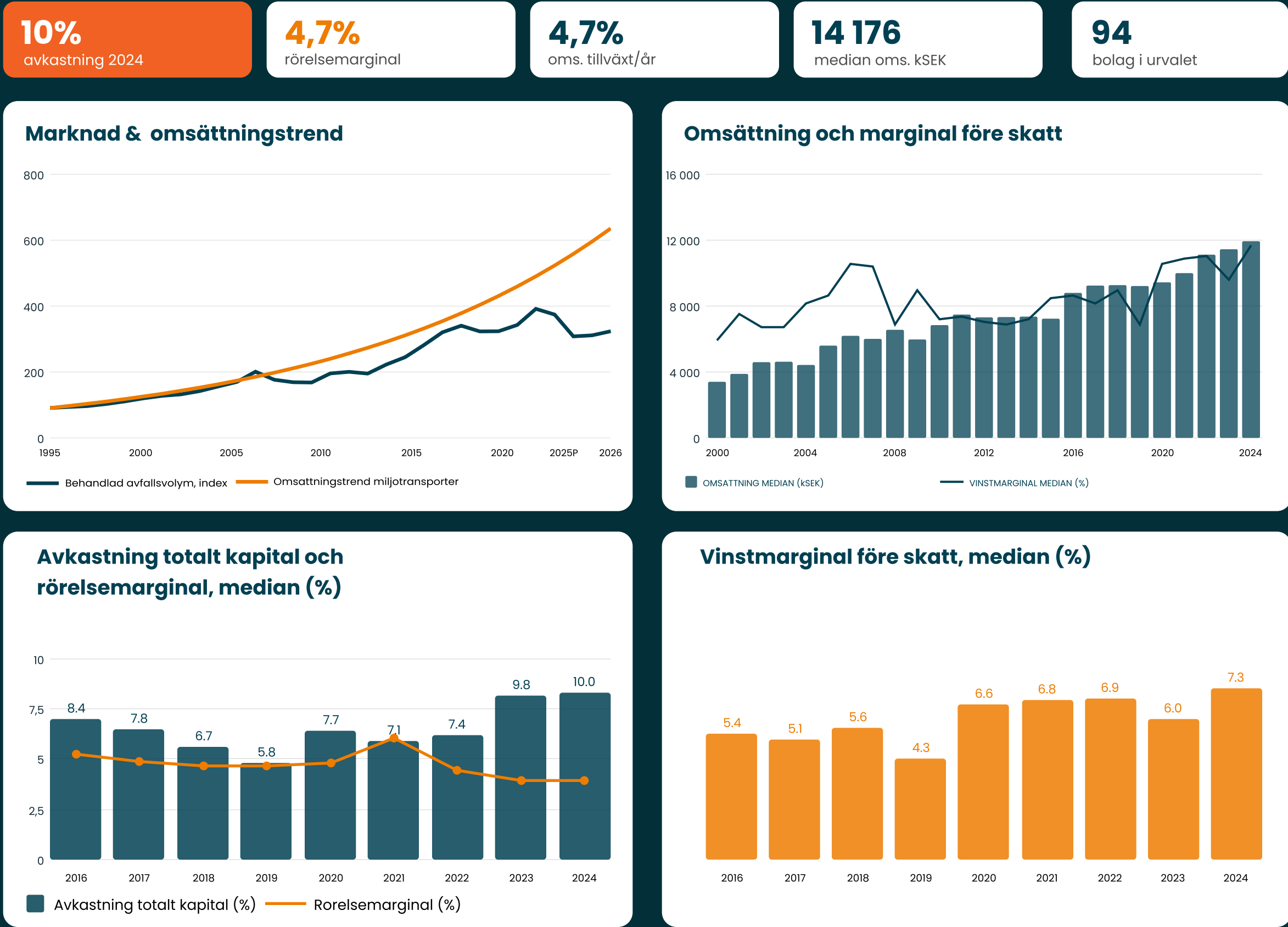
Specialisering som lönar sig.
En marknad som fortsätter växa.

Miljötransporter hör till de mest lönsamma segmenten i åkerinäringen. Under 2024 uppgick median-avkastningen på totalt kapital till 10,0 procent. Under de senaste nio åren har genomsnittet legat kring 7,6 procent. Det är en hög nivå för ett segment som samtidigt visar den starkaste omsättningstillväxten i branschen, omkring 4,7 procent per år.

Förklaringen är relativt enkel. Miljötransporter omfattar avfallshantering, återvinning och transporter av farligt avfall. Det är ett specialiserat område med höga krav på utrustning, tillstånd och kompetens. Dessa inträdesbarriärer begränsar priskonkurrensen. Kundrelationerna är ofta långvariga och upphandlas i många fall av kommuner och regionala avfallsbolag genom fleråriga kontrakt.

Framtidsutsikterna är goda. Utvecklingen mot en mer cirkulär ekonomi, ökat producentansvar och skärpta regler för avfallshantering driver efterfrågan på transporter. Den aktör som investerar i rätt utrustning och bygger starka relationer med kommunala beställare kan etablera en position som är svår att rubba.

Segmentet består av relativt få aktörer. I urvalet ingår 94 bolag, men medianomsättningen uppgår till 14,2 miljoner kronor per företag. Det är den högsta medianomsättningen bland verksamhetsområdena. Verksamheterna är ofta kapitalintensiva och bygger på specialfordon med långa avskrivningstider. Rörelsemarginalen på 4,7 procent är stabil och utvecklingen över tid visar en svagt uppåtgående trend.



“ Det finns en god långsiktig tillväxt och ledande lönsamhet i detta relativt specialiserade verksamhetsområde.

11%
avkastning 2024

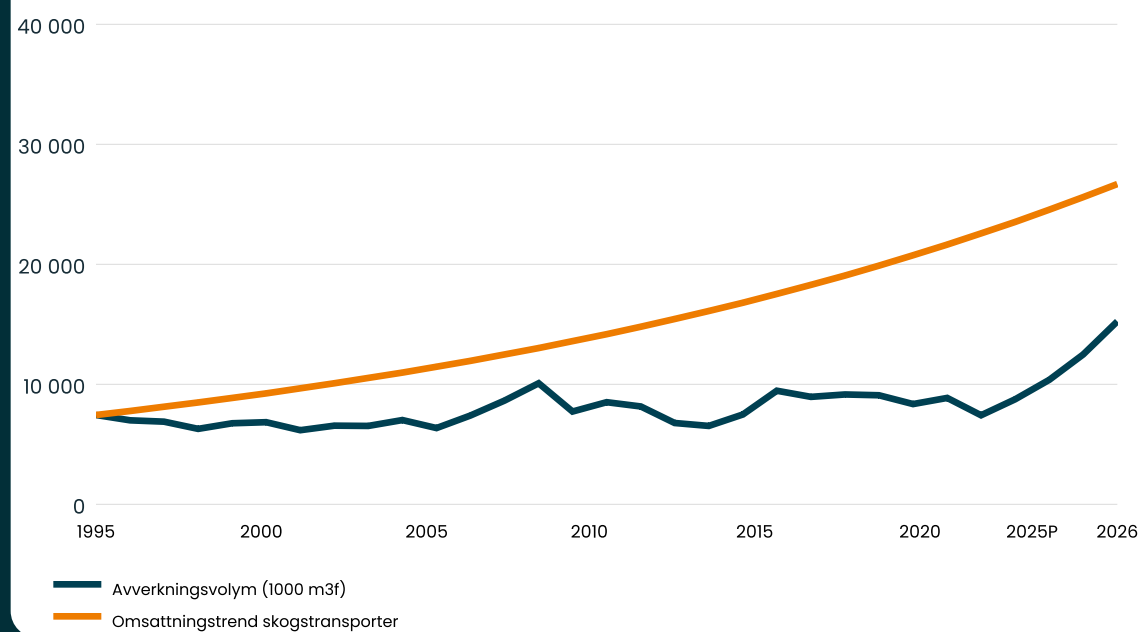
5,6%
rörelsemarginal

2,8%
oms. tillväxt/år

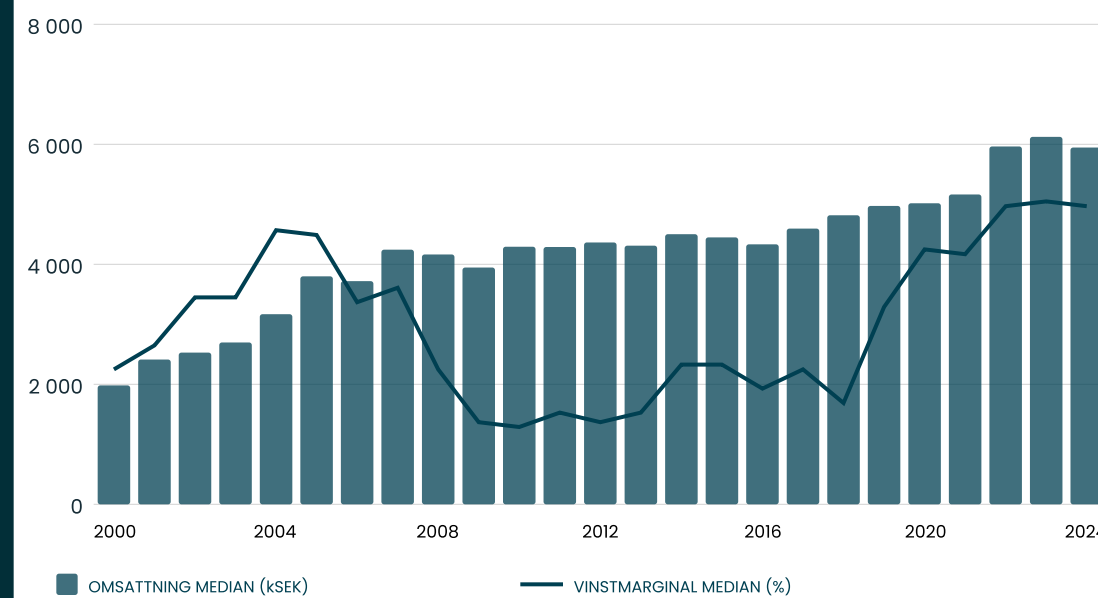
7 436
median oms. kSEK

377
bolag i urvalet

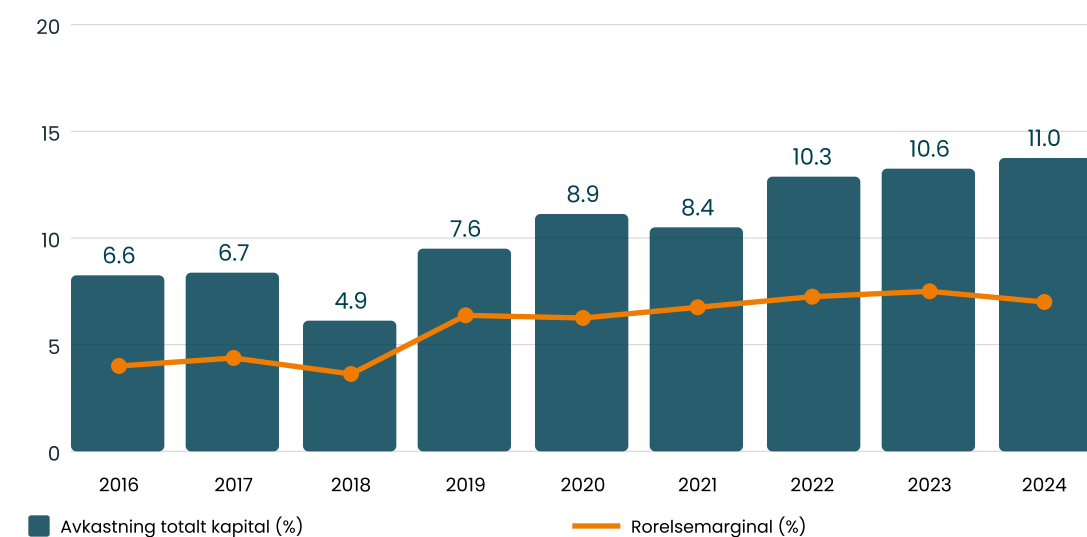
Marknad & omsättningstrend



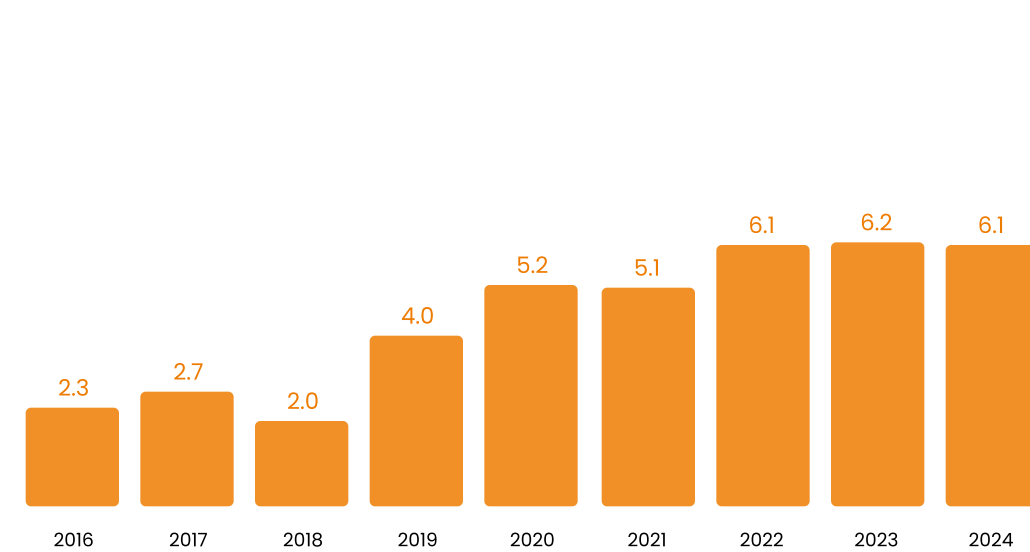
Omsättning och marginal före skatt



Avkastning totalt kapital och rörelsemarginal, median (%)



Vinstmarginal före skatt, median (%)



Skogstransporter



En nyckel i Sveriges basnäring.

Skogstransporter levererade den högsta avkastningen av alla segment under 2024, med 11,0 procent. De senaste tre åren har avkastningen legat över tio procent, vilket pekar på en strukturellt stark position snarare än en tillfällig konjunktoreffekt.

Den underliggande marknaden för transporter av rundvirke, massaved, flis och förädlade skogsprodukter är cyklisk. Virkespriserna steg kraftigt mellan 2022 och 2025 samtidigt som fraktvolymer minskade. Skogsåkerierna verkar ha kunnat ta ut högre transportpriser tidigt i denna uppgång. Det visar på en förmåga att justera prissättningen när marknaden är stark. Det kräver både stabila kundrelationer och en kapitalstruktur som klarar perioder av svagare efterfrågan.

Skogsåkerier verkar ofta i regioner där alternativen är begränsade, både för kunden och för åkeriet. Det skapar långsiktiga relationer som ger stabilitet även i svagare konjunktur. Medianomsättningen uppgår till 7,4 miljoner kronor per företag, vilket är relativt högt i branschen. Segmentet visar också en omsättningstillväxt på omkring 2,8 procent per år.

2026 har inletts med en viss nedgång i virkespriserna. Det återstår att se om detta påverkar omsättning och lönsamhet i segmentet. De starka kundrelationerna och den stabila marknadspositionen ger dock skogstransportörerna en viss motståndskraft mot kortsiktiga svängningar i volymer och priser.

// Skogstransportörerna skapar en imponerande värdetillväxt på en notoriskt cyklisk marknad.

Tanktransporter



Ett strukturellt skifte i tanktransportmarknaden.

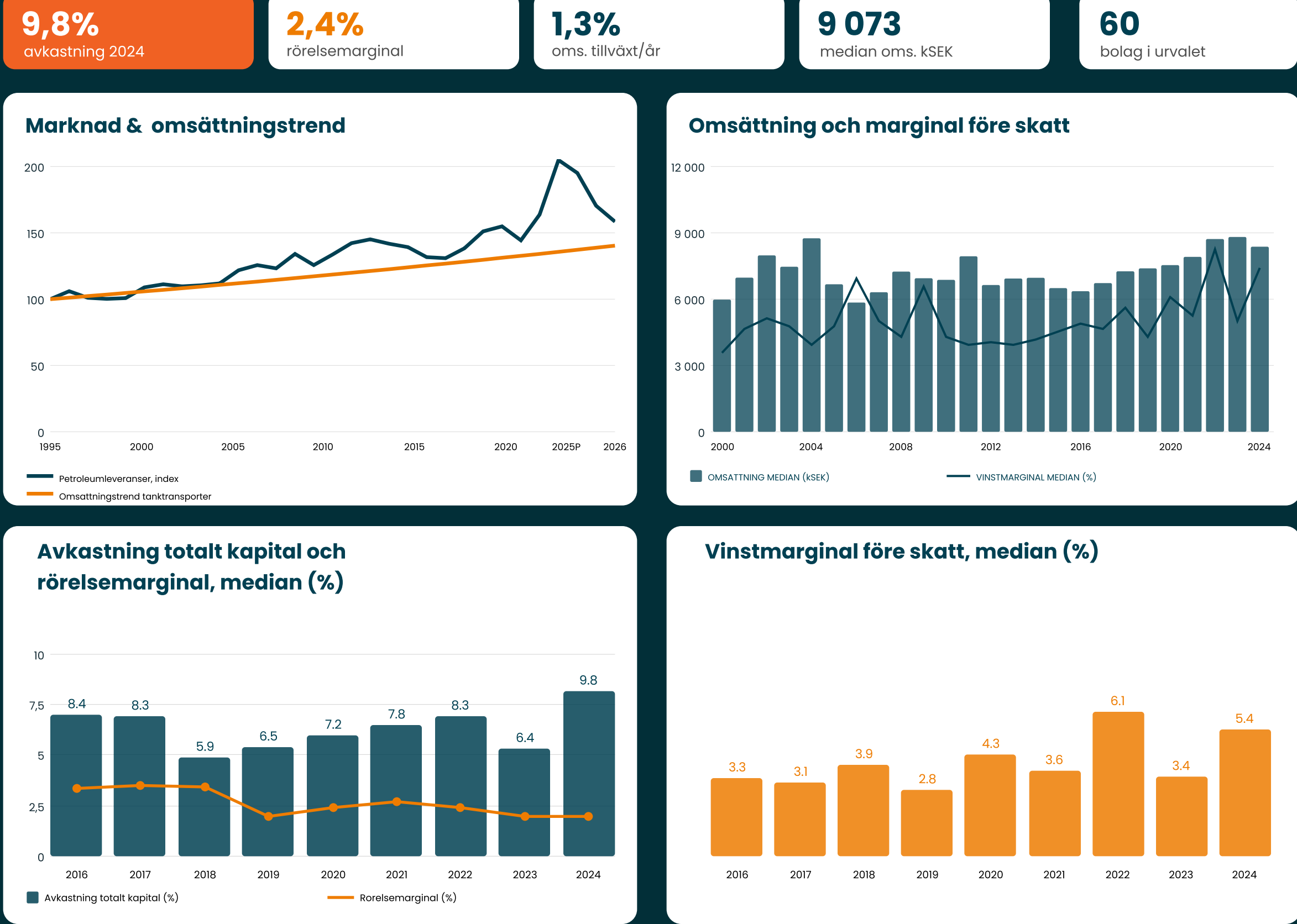
Tanktransporter befinner sig i ett läge som är unikt bland åkerinäringens segment: den underliggande marknaden krymper strukturellt. Efterfrågan på transporter av flytande fossila bränslen minskar i takt med att energisystemet ställs om och elektrifieringen av fordonsparken fortsätter.

Trots detta visar segmentet en relativt stark lönsamhet. Avkastningen på totalt kapital uppgick till 9,8 procent under 2024, vilket är den tredje högsta nivån bland verksamhetsområdena. Lönsamheten har i stor utsträckning kunnat upprätthållas genom konsolidering. Antalet aktörer är litet och verksamheterna är kapitalintensiva, med specialiserad utrustning och höga säkerhetskrav.

I urvalet ingår 60 bolag och medianomsättningen uppgår till cirka 9,1 miljoner kronor per företag. Det placerar segmentet bland de mer kapitalintensiva i branschen.

För företag som är kvar i segmentet handlar strategin i stor utsträckning om att anpassa kapaciteten till en marknad som gradvis krymper. Samtidigt finns möjligheter att använda kompetens och utrustning i nya segment, exempelvis transporter av kemikalier, livsmedel i bulk och förnybara drivmedel.

Den historiska omsättningstillväxten uppgår till omkring 1,3 procent per år, vilket är den lägsta bland verksamhetsområdena. Det speglar inte svag konkurrenskraft utan snarare att den underliggande marknaden förändras.



// En underliggande svag marknadstillväxt har tvingat fram en konsolidering för att bibehålla en hållbar lönsamhet.

7,2%
avkastning 2024

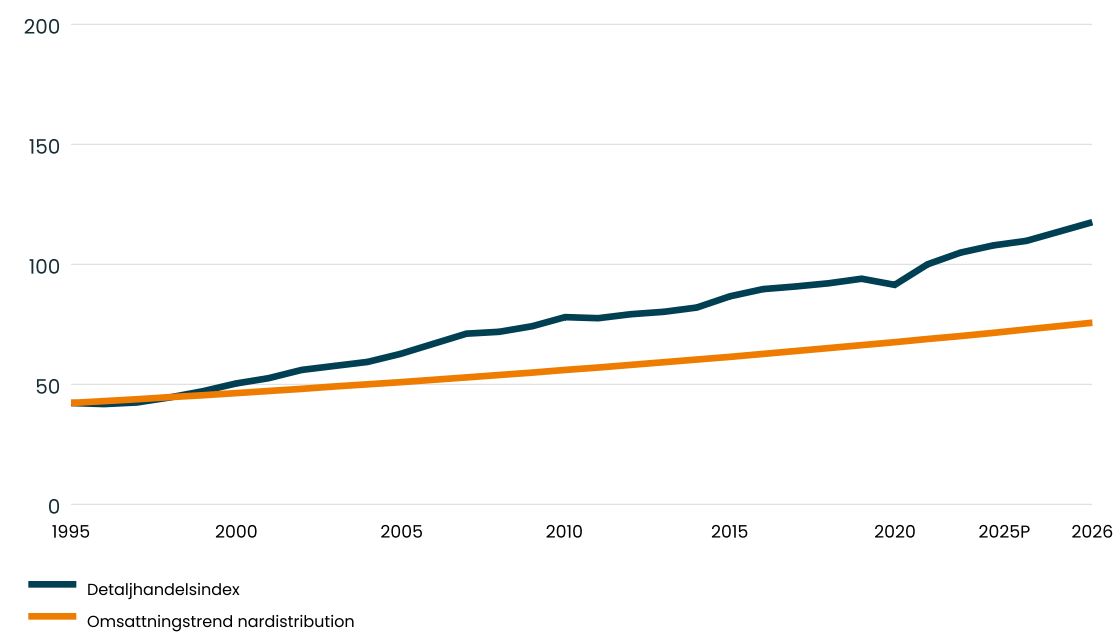
1,6%
rörelsemarginal

1,8%
oms. tillväxt/år

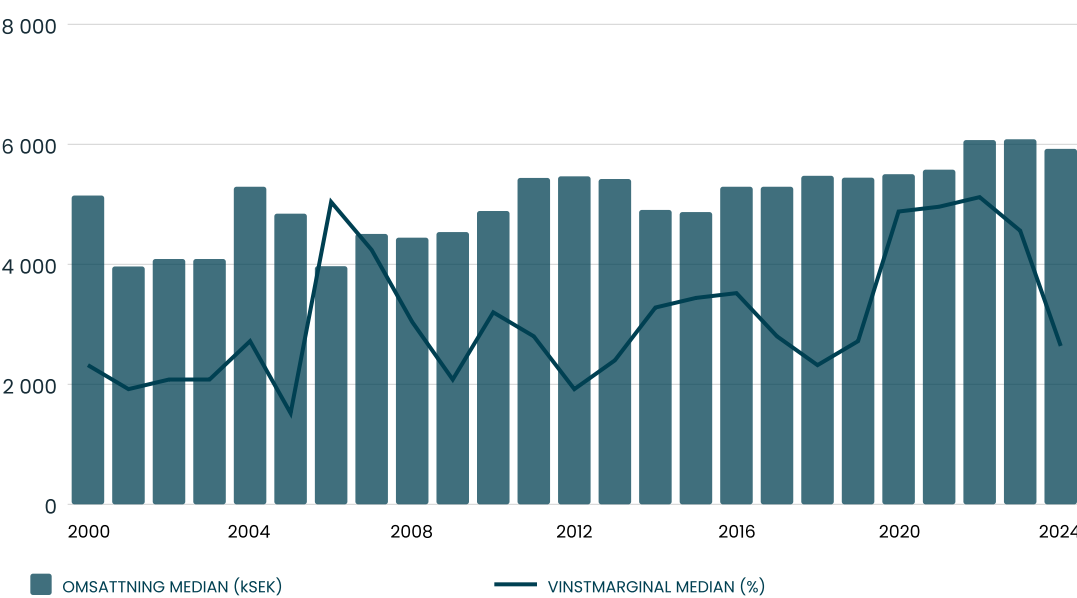
5 923
median oms. kSEK

215
bolag i urvalet

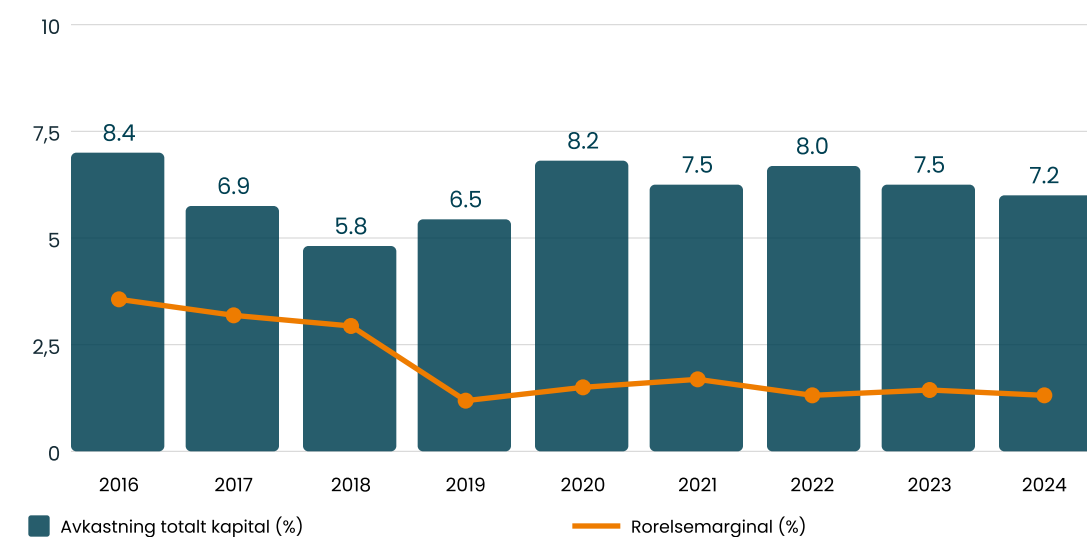
Marknad & omsättningstrend



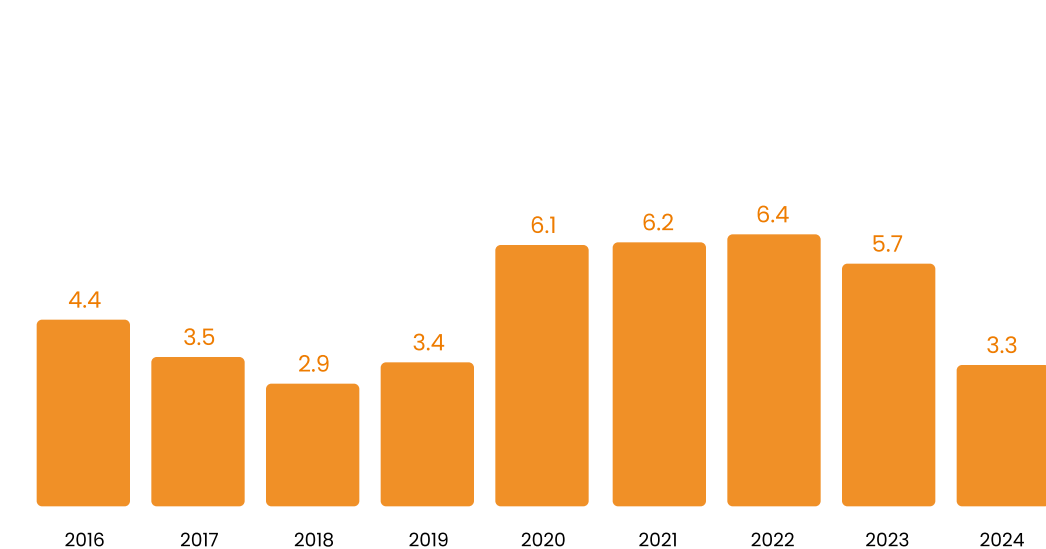
Omsättning och marginal före skatt



Avkastning totalt kapital och rörelsemarginal, median (%)



Vinstmarginal före skatt, median (%)



Närdistribution



Mest utsatt för prispress men volymen finns kvar.

Närdistribution är det segment i åkerinäringen som är mest utsatt för strukturell prispress. Avkastningen på totalt kapital uppgick till 7,2 procent under 2024, vilket är den lägsta nivån bland verksamhetsområdena. Rörelsemarginalen på 1,6 procent är också klart lägst.

Förklaringen är välkänd för företag som verkar i segmentet. Stora livsmedelskedjor och e-handelsaktörer har en stark förhandlingsposition och kan pressa transportpriserna. Samtidigt finns det begränsat utrymme i kostnadsstrukturen för att kompensera prispressen.

Närdistribution är också det segment där elektrifieringen av fordonsparken går snabbast. På längre sikt kan det ge lägre driftskostnader och stärka konkurrenskraften. På kort sikt innebär omställningen dock högre investeringskostnader för många åkerier.

Medianomsättningen uppgår till 5,9 miljoner kronor per företag och segmentet består av 215 bolag i urvalet. Omsättningstillväxten uppgår till omkring 1,8 procent per år. Den låga tillväxttakten döljer sannolikt en betydande volymökning som inte fullt ut speglas i prisutvecklingen.

För åkerier inom närdistribution krävs ofta antingen specialisering eller en strategi för att minska beroendet av enstaka stora beställare. Företag som erbjuder temperaturkontrollerade transporter, tidskritiska leveranser eller andra mervärdestjänster har bättre förutsättningar att stärka sin position. Att vara starkt beroende av en eller två dominerande kunder innebär däremot en mer utsatt affärsmodell.

// Det råder en utmanande prissituation i närdistributionstrafik.

Fjärrtransporter



Mest exponerat för internationell konkurrens.

Fjärrtransporter är det segment i åkerinäringen som är mest direkt exponerat för internationell konkurrens. Cabotagetrafiken är som störst i denna del av marknaden. Utländska åkerier med lägre lönekostnader konkurrerar på samma sträckor och om samma kunder.

Trots denna konkurrens visar segmentet en stabil lönsamhet. Avkastningen på totalt kapital uppgick till 8,8 procent under 2024, vilket innebär en tydlig förbättring jämfört med året innan.

EU:s mobilitetspaket, som började tillämpas 2022, skapade tillfälligt mer likvärdiga konkurrensvillkor genom skärpta cabotageregler och krav på återvändande fordon. När den europeiska konjunkturen återhämtade sig under 2024 ökade dock den utländska konkurrensen igen. Regelverket är därför ett viktigt men begränsat verktyg för att skapa rättvisa konkurrensvillkor.

Medianomsättningen uppgår till cirka 7,1 miljoner kronor per företag. Det speglar att fjärrtransportörer ofta är medelstora verksamheter med relativt hög kapitalintensitet.

Omsättningstillväxten uppgår till omkring 1,5 procent per år. Det är en måttlig utveckling och det är rimligt att anta att en del av den potentiella tillväxten i segmentet i stället har tagits av utländska transportörer.

För svenska fjärrtransportörer är strategin därför tydlig. Konkurrenskraften bygger på tillförlitlighet, spårbarhet och förmåga att hantera komplexa logistiklösningar. Att enbart konkurrera med pris är svårt när lönekostnaderna i andra länder är betydligt lägre. Värdet skapas i stället genom kvalitet, flexibilitet och långsiktiga kundrelationer.

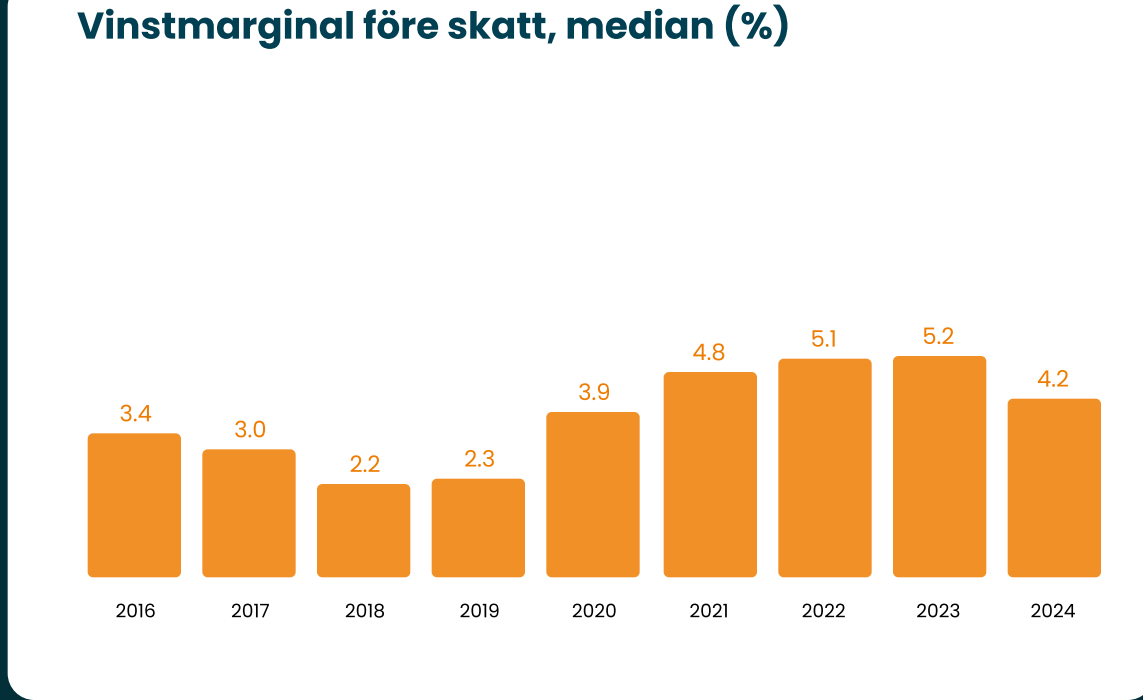
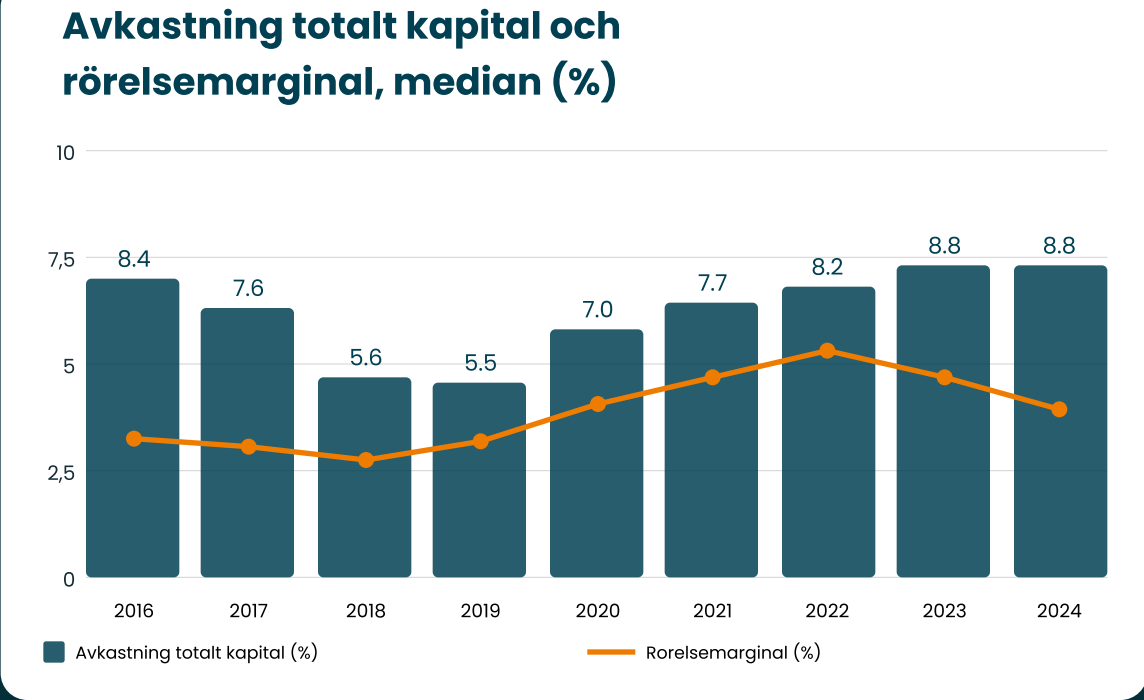
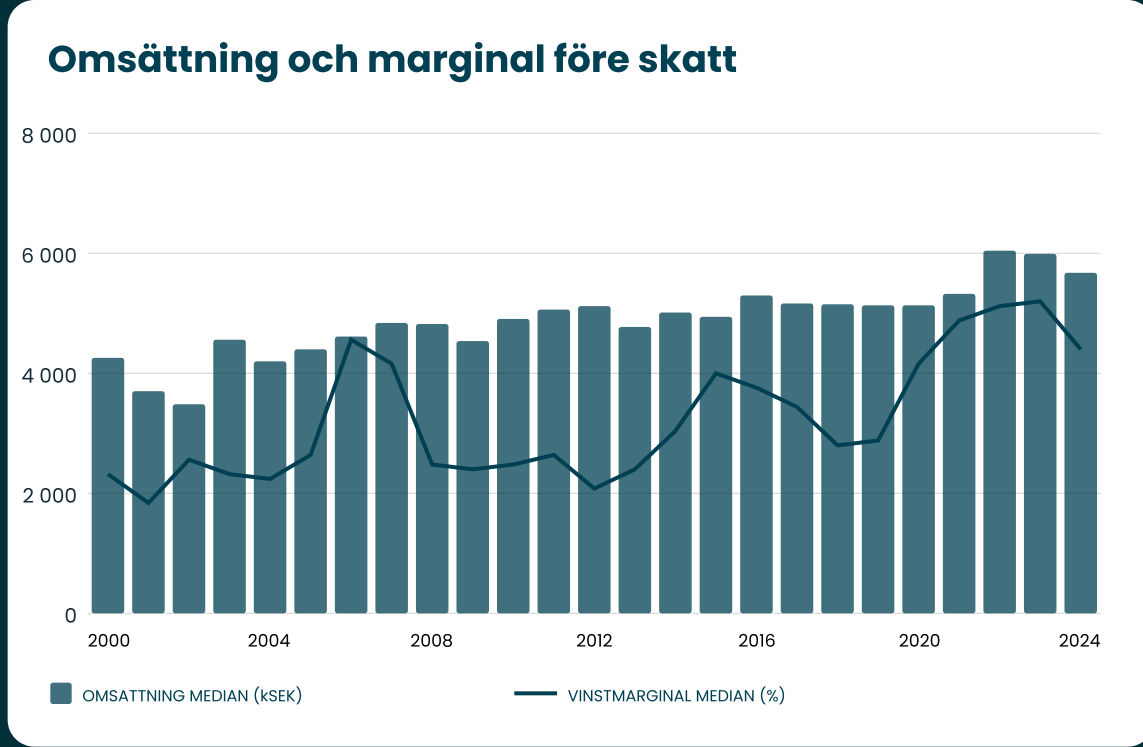
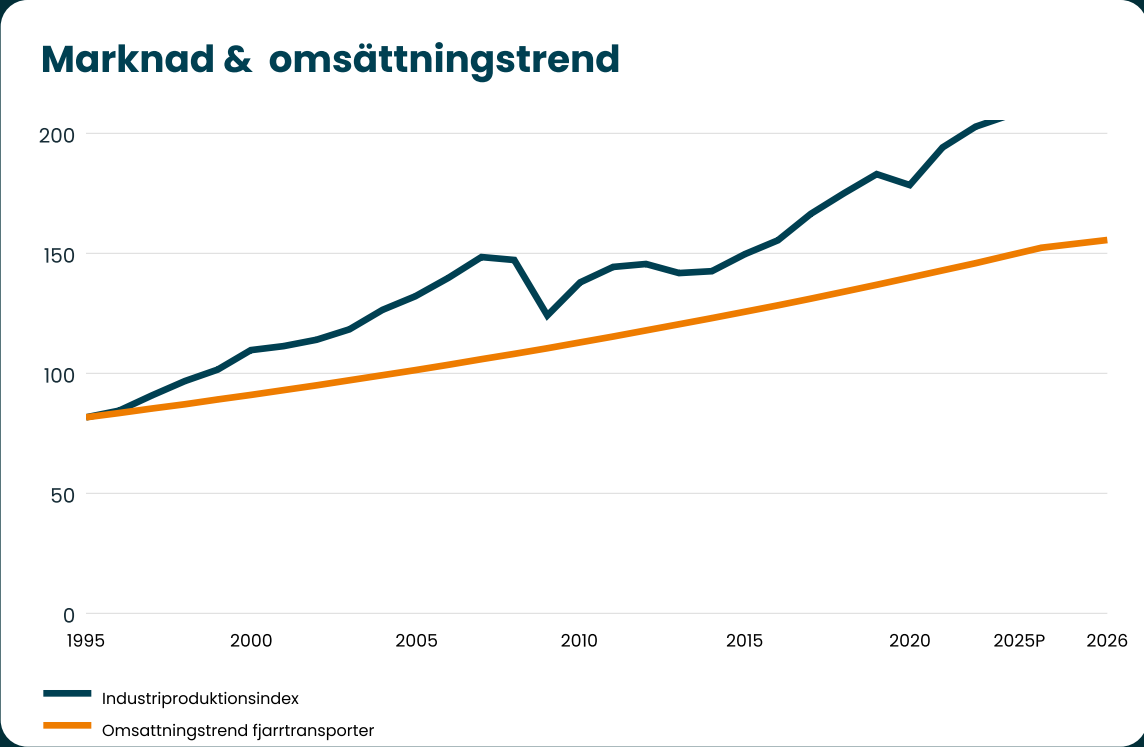
8,8%
avkastning 2024

4,7%
rörelsemarginal

1,5%
oms. tillväxt/år

7 095
median oms. kSEK

361
bolag i urvalet



// Fjärrtransporter är av förklarliga skäl mer utsatta för internationell konkurrens.

9,5%
avkastning 2024

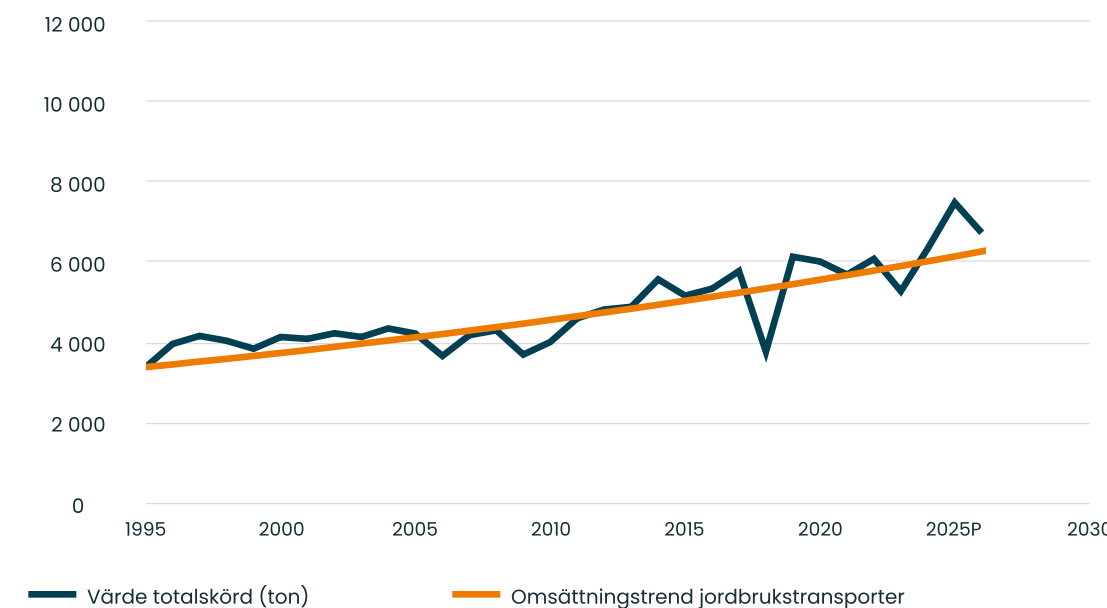
7,4%
rörelsemarginal

1,5%
oms. tillväxt/år

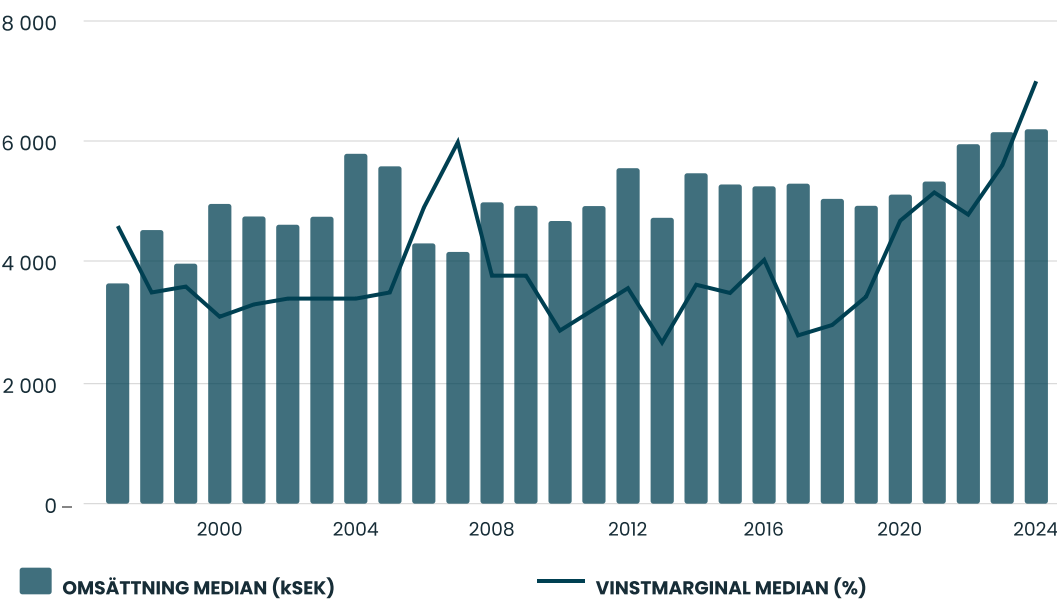
6 207
median oms. kSEK

88
bolag i urvalet

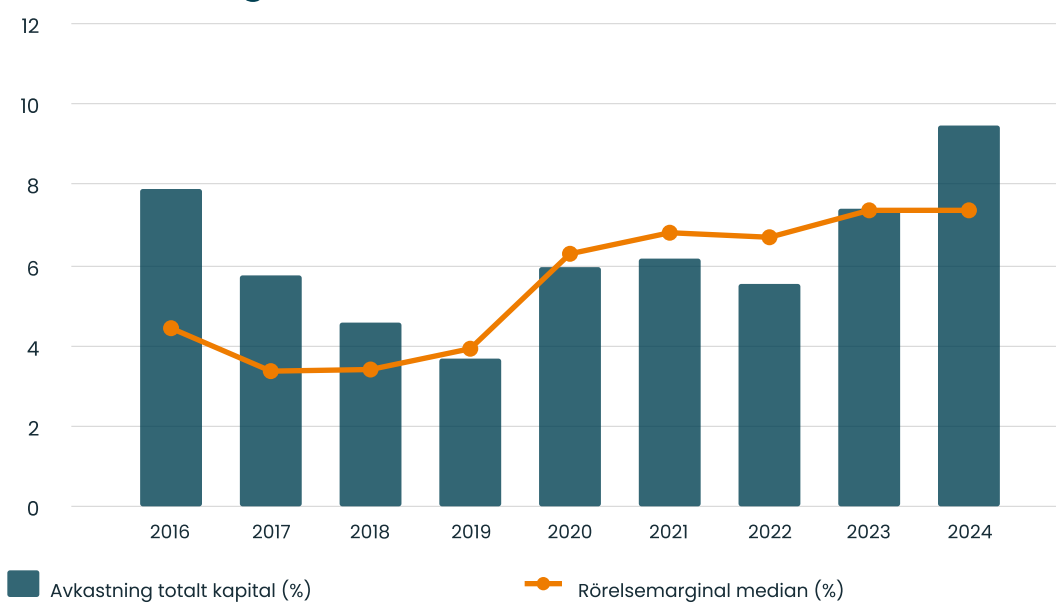
Marknad & omsättningstrend



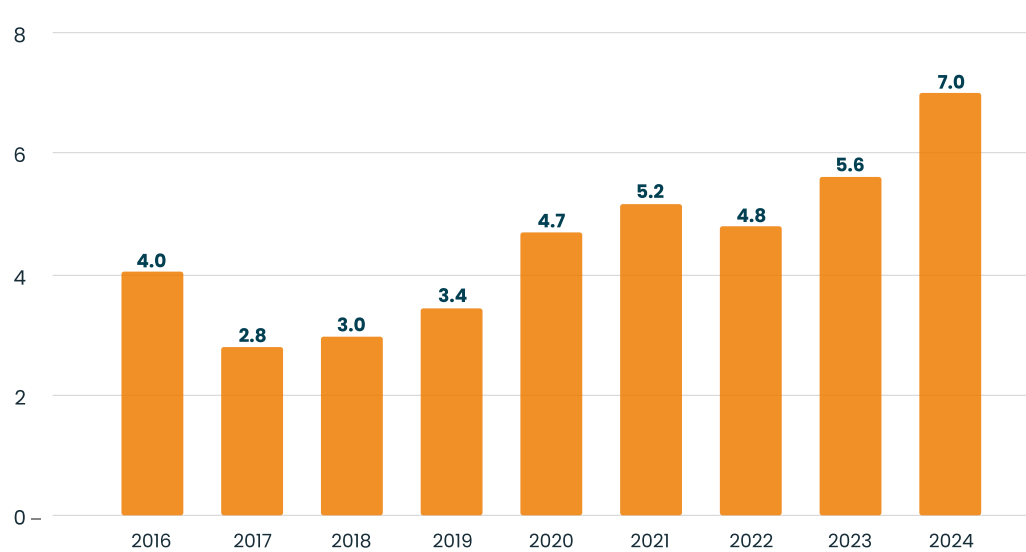
Omsättning och marginal före skatt



Avkastning totalt kapital och rörelsemarginal, median (%)



Vinstmarginal före skatt, median (%)



Jordbrukstransporter



En säsongsstyrd transportmarknad.

Under 2024, det senaste året med säkerställd räkenskapsdata, ökade medianomsättningen för jordbrukstransportörer med knappt 1 procent. Det är en starkare utveckling än för medianåkeriet i totalurvalet, där omsättningen minskade med omkring 1 procent.

Den underliggande marknaden, uppskattad genom Jordbruksverkets statistik över totalskörd i ton i kombination med producentprisdata, visar en långsiktigt uppåtgående trend men med tydliga svängningar mellan åren. Skördeåret 2024 var starkt och noterade den högsta nivån under hela mätperioden.

Avkastningen på totalt kapital steg kraftigt till 9,5 procent under 2024. Det är den bästa noteringen på nio år och klart över det historiska genomsnittet på 5,8 procent. Rörelsemarginalen uppgick till 7,4 procent och vinstmarginalen före skatt steg till 7,0 procent. Det innebär en tydlig förbättring jämfört med bottenåren 2018 och 2019 då vinstmarginalen låg under tre procent.

Förklaringen till utvecklingen ligger delvis i den starka skörden, där höga volymer driver efterfrågan på transporter, och delvis i att jordbrukstransportörerna har kunnat ta ut högre transportpriser. Segmentet präglas av lokala kundrelationer och en tydligt säsongsbetonad efterfrågan, vilket skapar ett visst utrymme för prissättning under högsäsong.

Medianomsättningen uppgick till cirka 6,2 miljoner kronor per företag 2024 och segmentet omfattar 88 bolag i urvalet. Den genomsnittliga omsättnings-tillväxten över tid ligger på omkring 1,5 procent per år.

Framtidsutsikterna påverkas i hög grad av jordbrukets konjunktur, priserna på spannmål och insatsvaror, väderförhållanden samt EU:s jordbrukspolitik. Samtidigt pekar den långsiktiga trenden för svensk totalskörd uppåt, vilket ger en positiv grund för transportbehovet.

// En volatil marknad gör det svårare att förutse och upprätthålla lönsamheten.

Övriga tunga transporter



Specialiserade transporter med stabil avkastning.

Under 2024, det senaste året med säkerställd räkenskapsdata, ökade medianomsättningen för åkerier inom övriga tunga transporter med cirka 0,3 procent. Det är en något bättre utveckling än för medianåkeriet i det totala urvalet på cirka 3 400 företag, där omsättningen minskade under året.

Den underliggande marknadsutvecklingen, uppskattad genom Trafikanalys statistik över transportarbete med lastbil i kombination med producentpriser från SCB, visar samtidigt en tydlig nedgång i marknadens totala värde under 2023 och 2024. Trots det har företagen i segmentet lyckats upprätthålla en relativt stabil ekonomisk utveckling.

Avkastningen på totalt kapital uppgick till 8,1 procent under 2024, vilket är en tydlig förbättring jämfört med föregående år och i linje med det historiska genomsnittet på omkring 7,5 procent. Rörelsemarginalen steg till 7,4 procent, den högsta nivån som uppmätts i segmentet, medan vinstmarginalen före skatt uppgick till 3,7 procent.

Den långsiktiga omsättningstillväxten uppgår till cirka 3,2 procent per år. Det är en stabil utveckling för ett segment som till sin natur är begränsat av nischernas storlek. Företagen i denna kategori arbetar ofta med specialtransporter, projektlogistik eller andra uppdrag som kräver särskild utrustning och kompetens.

Medianomsättningen uppgick till cirka 6,5 miljoner kronor per företag 2024 och segmentet omfattar 276 bolag i urvalet. Den specialiserade verksamheten skapar tydliga inträdesbarriärer. Den som har rätt utrustning, tillstånd och erfarenhet för dessa uppdrag har ofta en position som är svår att utmana.

8,1%
avkastning 2024

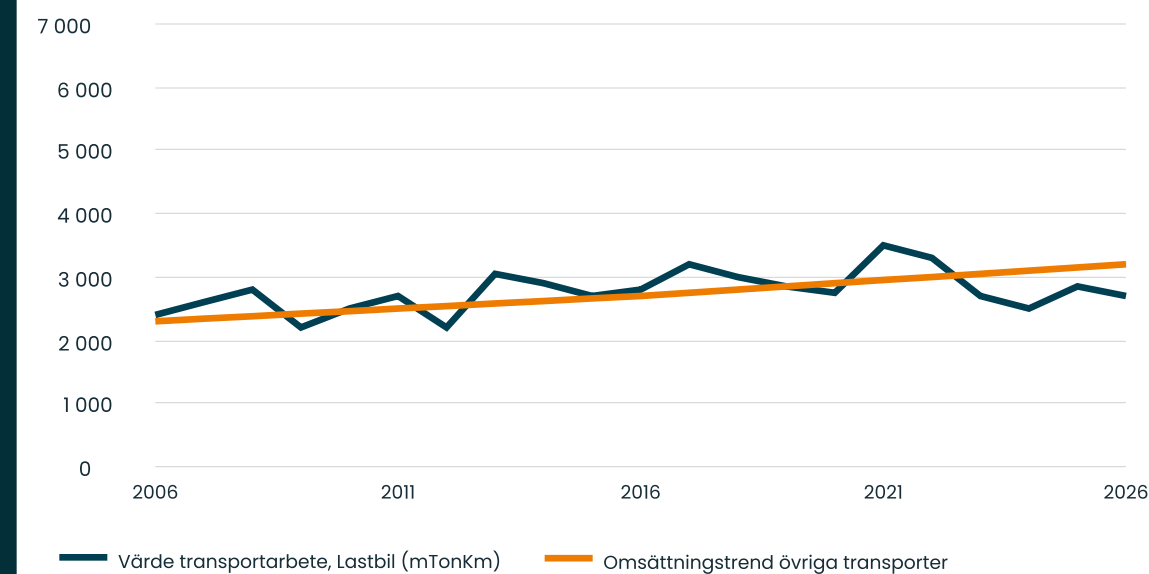
7,4%
rörelsemarginal

3,2%
oms. tillväxt/år

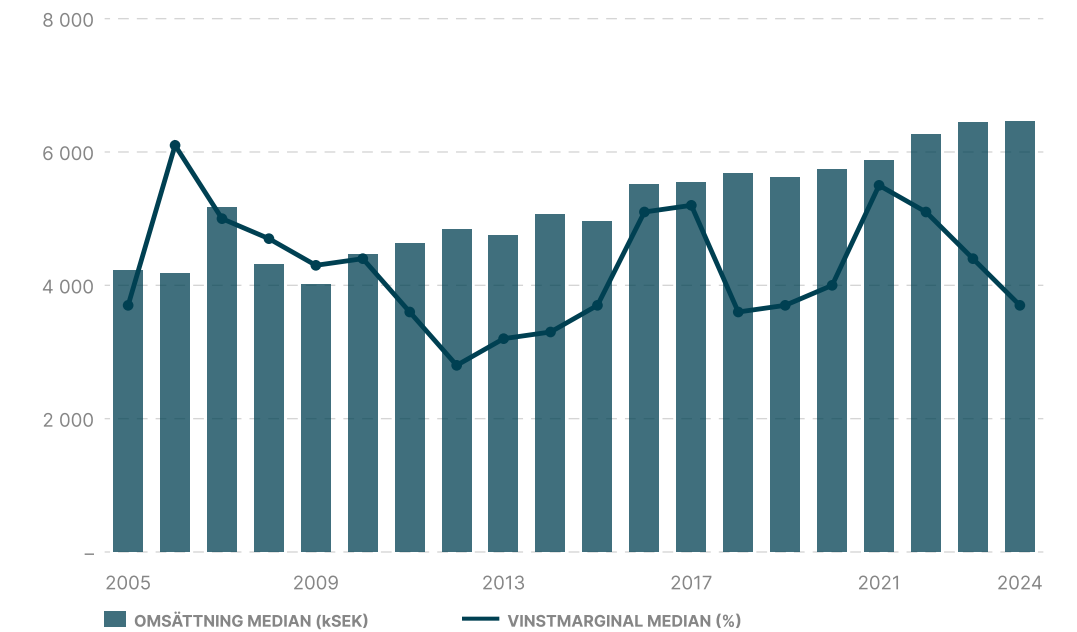
6 462
median oms. kSEK

276
bolag i urvalet

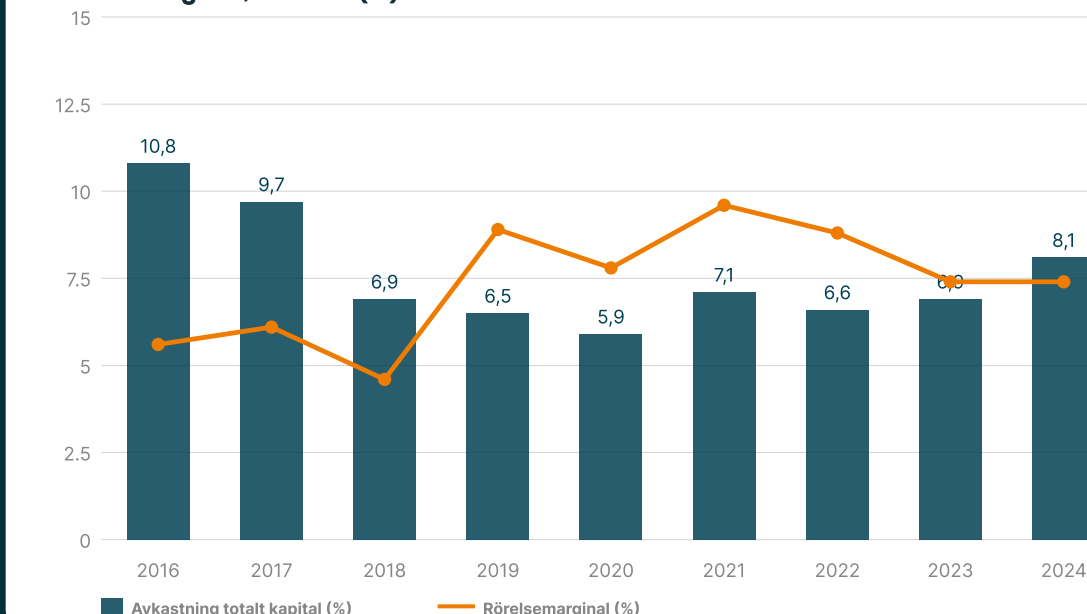
Marknad & omsättningstrend



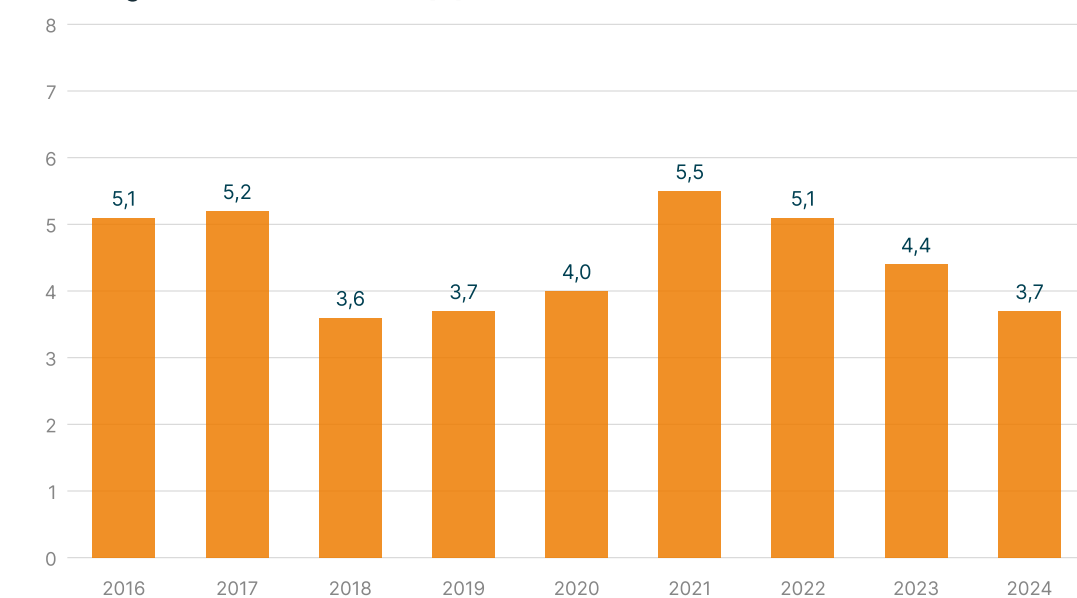
Omsättning och marginal före skatt



Avkastning totalt kapital och rörelsemarginal, median (%)



Vinstmarginal före skatt, median (%)



// Nischfokus skapar goda förutsättningar för högre avkastning, men också vissa tillväxtbegränsningar.

8,6%
avkastning 2024

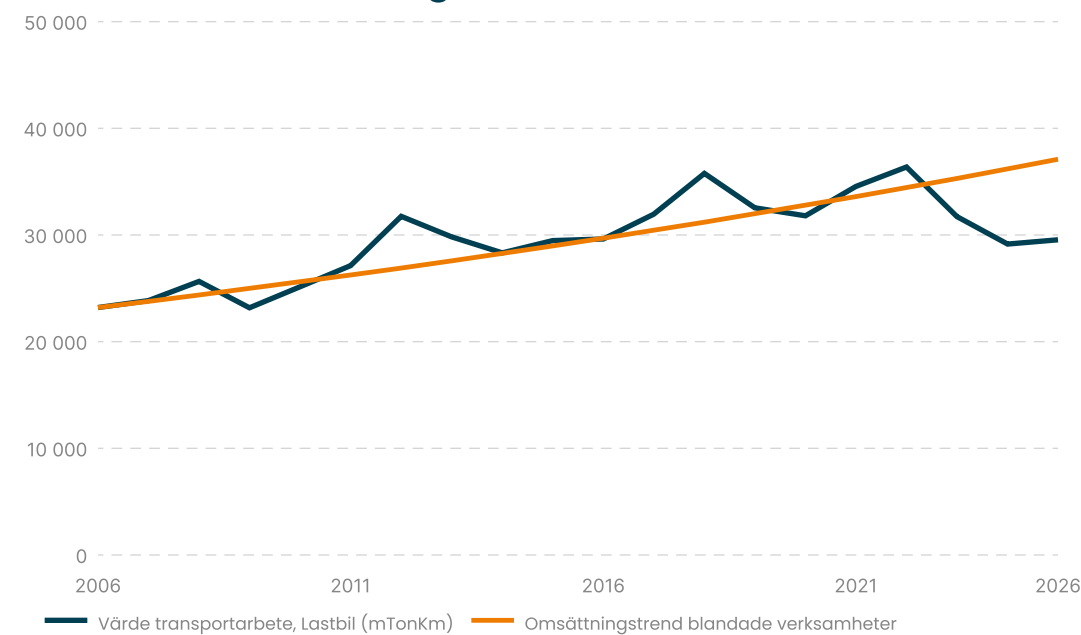
3,6%
rörelsemarginal

1,5%
oms. tillväxt/år

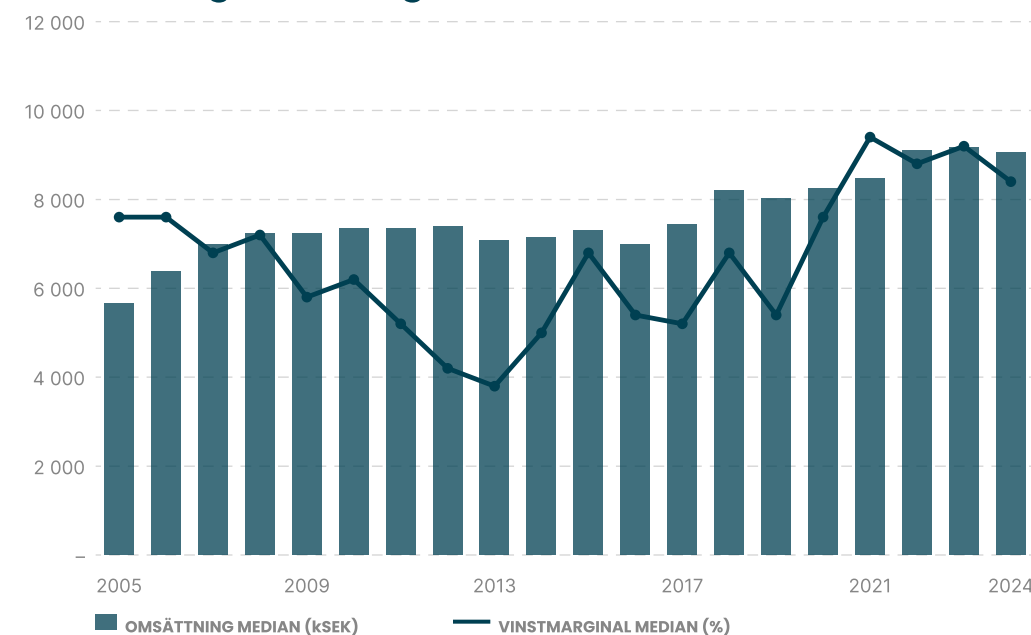
9 069
median oms. kSEK

316
bolag i urvalet

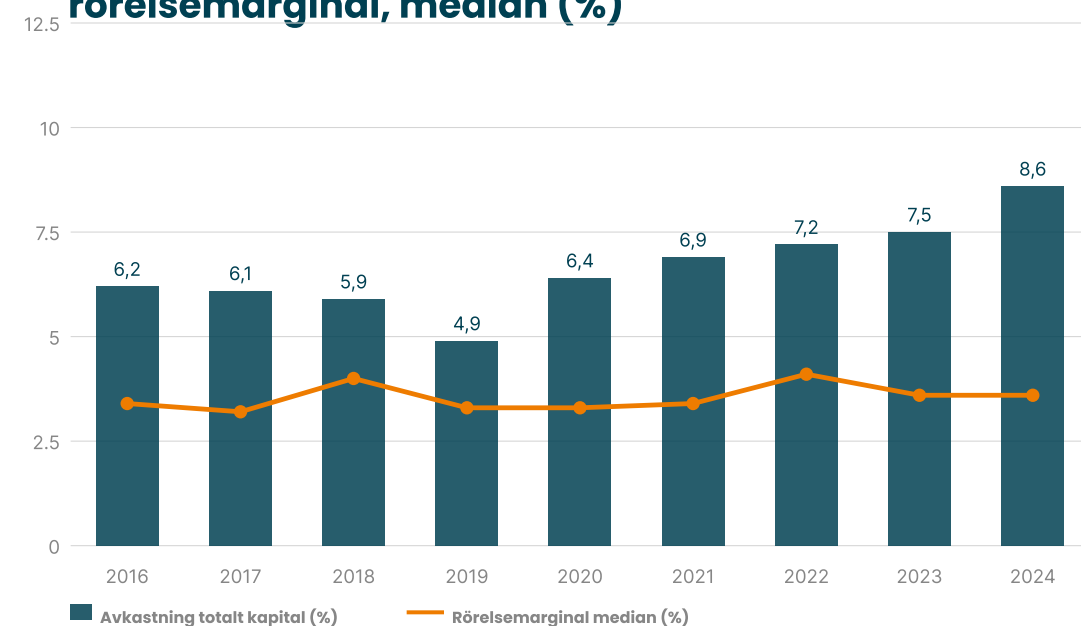
Marknad & omsättningstrend



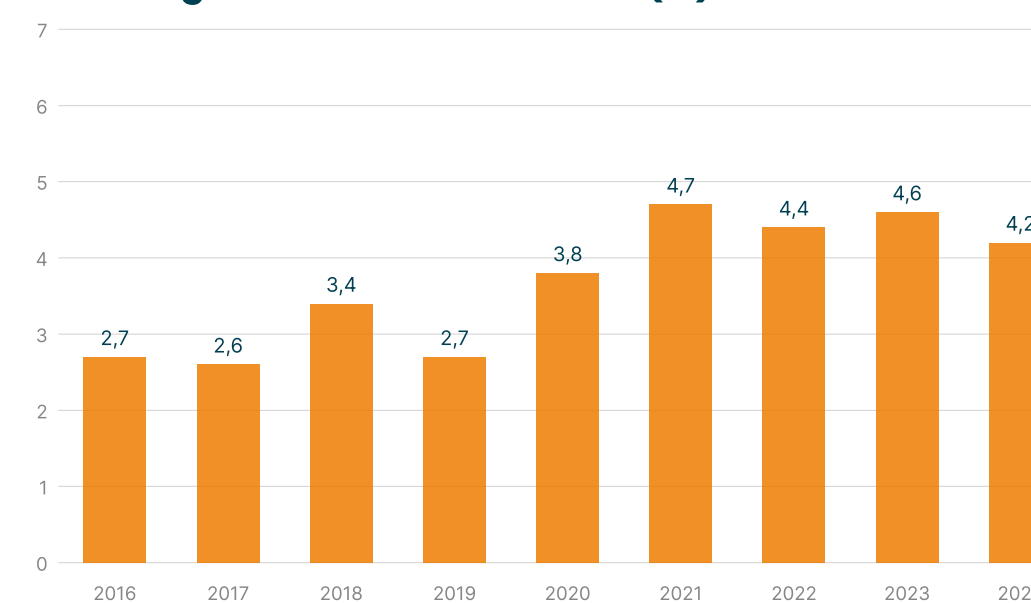
Omsättning och marginal före skatt



Avkastning totalt kapital och rörelsemarginal, median (%)



Vinstmarginal före skatt, median (%)



Blandade transportverksamheter



Företag med en bred mix av transportverksamheter.

Under 2024, det senaste året med säkerställd räkenskapsdata, minskade medianomsättningen för åkerier med blandade transportverksamheter med cirka 1 procent. Det är i linje med utvecklingen för medianåkeriet i det totala urvalet på omkring 3 400 företag.

Den underliggande marknadsutvecklingen, uppskattad genom Trafikanalys statistik över transportarbete med lastbil i kombination med producentpriser från SCB, visar samtidigt en tydlig nedgång i marknadens totala värde under 2023 och 2024.

Avkastningen på totalt kapital uppgick till 8,6 procent under 2024. Det är den högsta nivån sedan 2009 och klart över det historiska genomsnittet på omkring 6,4 procent. Rörelsemarginalen uppgick till 3,6 procent, vilket är stabilt men lägre än i flera mer specialiserade transportsegment. Vinstmarginalen före skatt landade på 4,2 procent.

Den långsiktiga omsättningstillväxten uppgår till omkring 1,5 procent per år. Det speglar ett segment där företagen ofta kombinerar flera olika typer av transportuppdrag och där utvecklingen därför följer den breda transportmarknaden.

Medianomsättningen uppgick till cirka 9,1 miljoner kronor per företag 2024 och segmentet omfattar 316 bolag i urvalet. Gruppen är heterogen och består av företag med olika typer av verksamheter och kundbaser. Syftet med kategorin är därför främst att sätta de mer specialiserade transportsegmenten i perspektiv.

// Blandad verksamhet avkastar sämre än specialiserad.

Fordonsparken i Sverige



Storlek, ägande och användning.

Den svenska lastbilsparken omfattar drygt 85 000 tunga fordon för godstransport. Antalet har legat relativt stabilt under det senaste decenniet. Mer än fyra femtedelar av fordonen väger över 16 ton och det är dessa som utgör kärnan i det svenska vägtransportsystemet.

Ägarstrukturen visar att åkeriföretagen är den dominerande aktören. Drygt 36 000 fordon ägs av åkerier, vilket motsvarar omkring 43 procent av den totala fordonsparken. Därefter följer byggsektorn, handeln samt jord- och skogsbruket.

Hur fordonen används varierar kraftigt mellan olika transportsegment. En genomsnittlig tung lastbil kör omkring 47 000 kilometer per år, över fyra gånger mer än en personbil. Vissa fordonstyper kör betydligt mer än så. Timmerbilar når upp mot 90 000 kilometer per år, följt av dragbilar och tankbilar.

Det innebär att utsläppen koncentreras till de mest intensivt använda fordonen. Just därför är dessa segment också de som har störst potential att minska utsläppen när ny teknik introduceras.

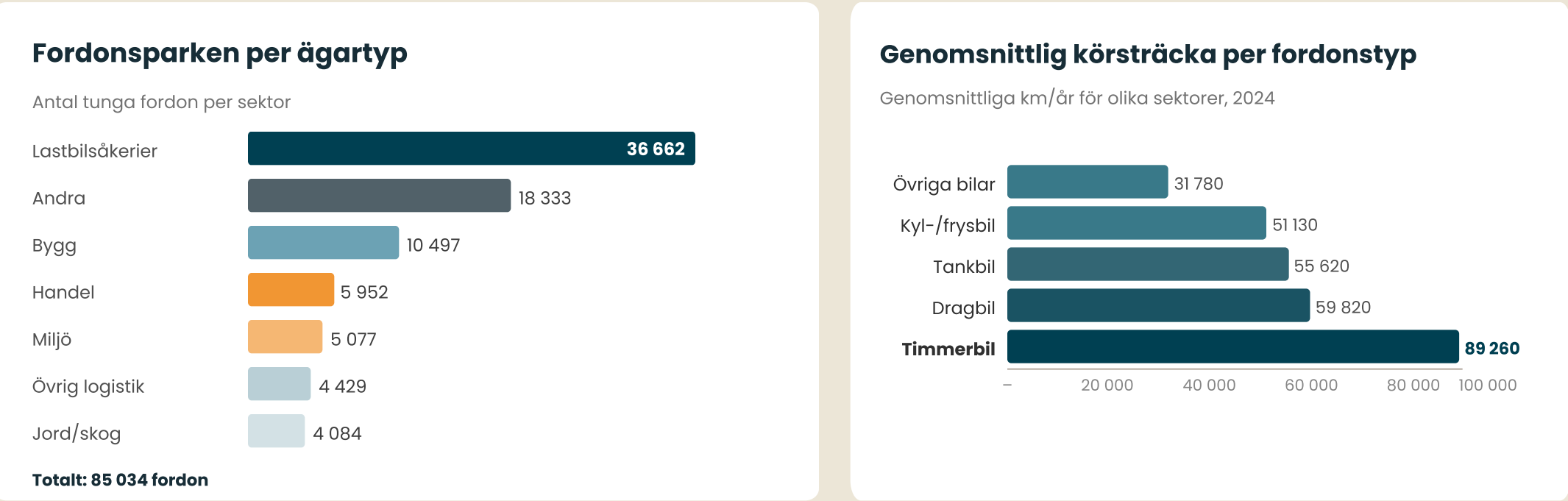
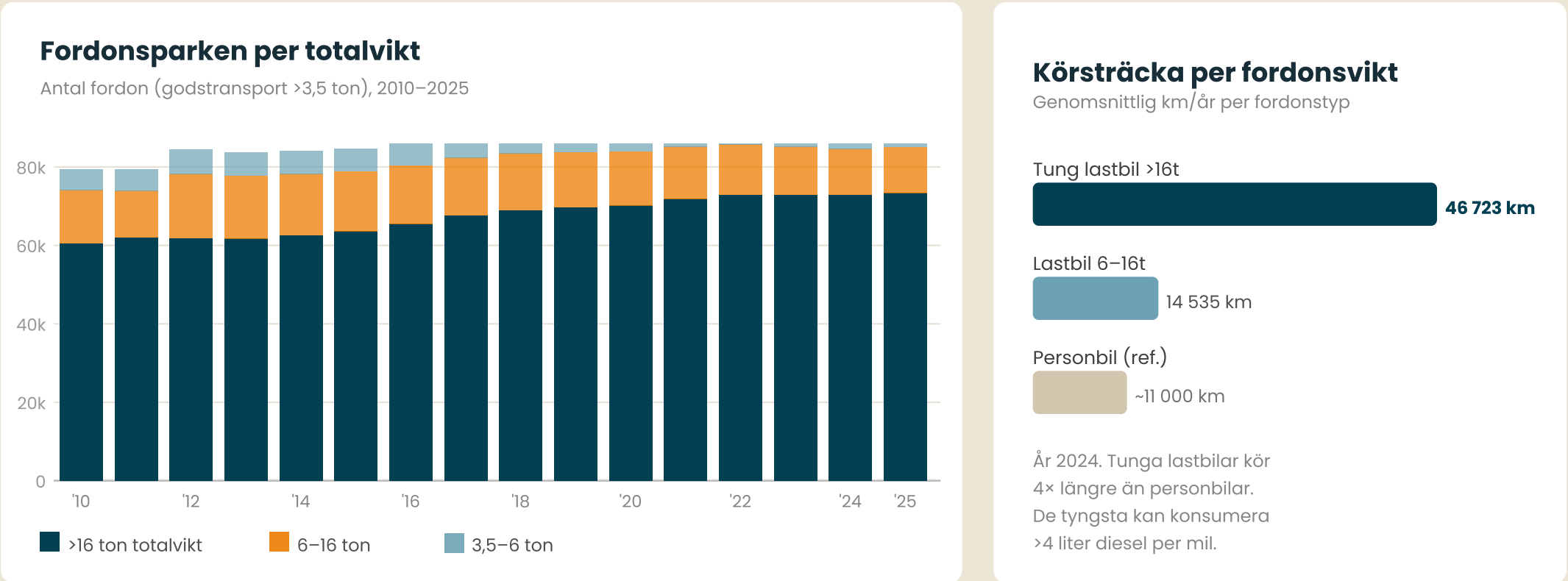
Sverige och Finland har avvikande generella bestämmelser för fordons längd och vikt jämfört med övriga Europa. En svensk fordonskombination kan vara upp till 34,5 meter lång och väga 74 ton, jämfört med 18,75 meter och 40–44 ton i de flesta EU-länder. Det innebär högre bränsleförbrukning per kilometer, men justerat för transportarbete, hur mycket gods som faktiskt transporteras, ligger svenska lastbilar under EU-genomsnittet tack vare en modern fordonspark och hög fyllnadsgrad.

85 034
tunga fordon totalt (2024)
>16t utgör 81% av parken

körsträcka/år
47 000 km
typisk tung lastbil

Euro 6-andel
~90%
av fordonsparken 2025

Nyregistrerade elfordon SE 2025
15%
EU27: 4.2%

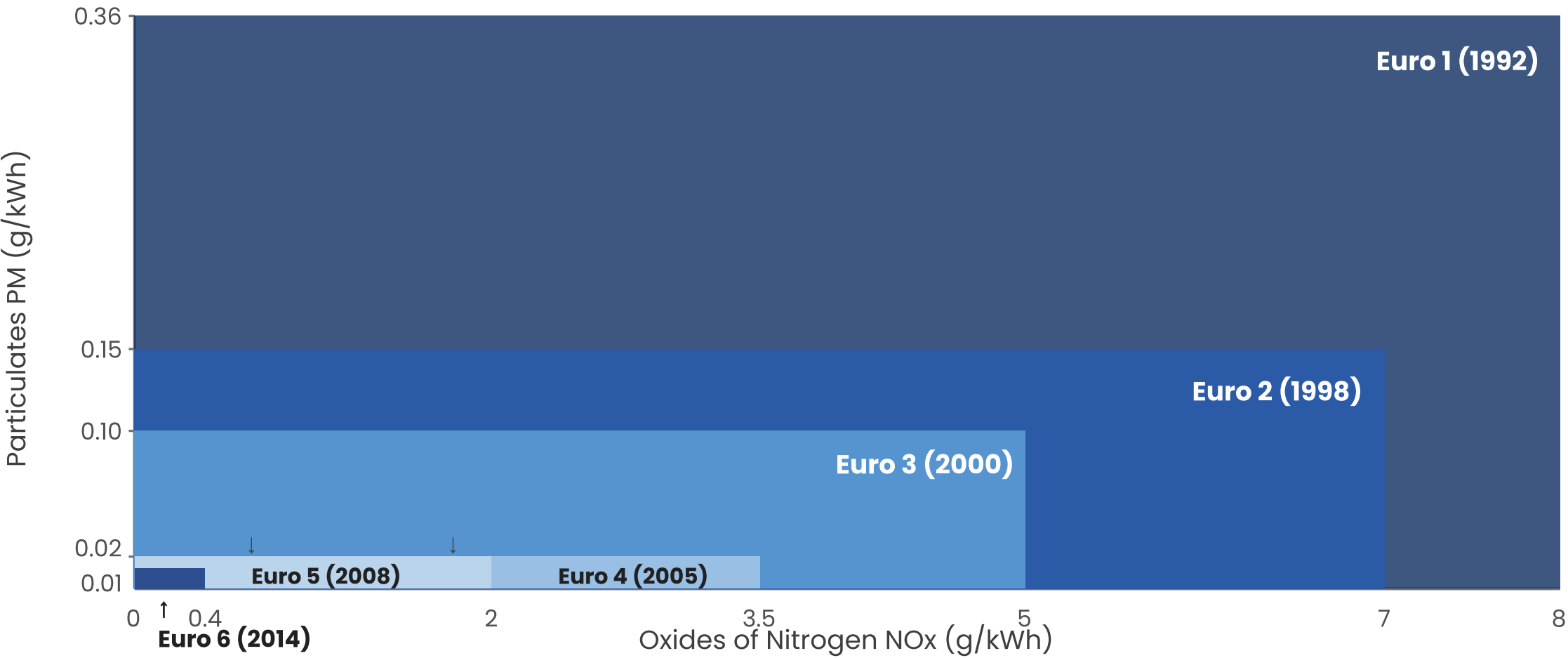


Sverige och Finland: undantag i Europa

Fordonskombinationer i Sverige får vara upp till 34,5 m långa och väga 74 ton (EU-norm: 18,75 m / 40–44 ton). Det driver upp utsläpp per km, men justerat för transportarbete (ton-km) ligger svenska fordon under EU27-snittet.

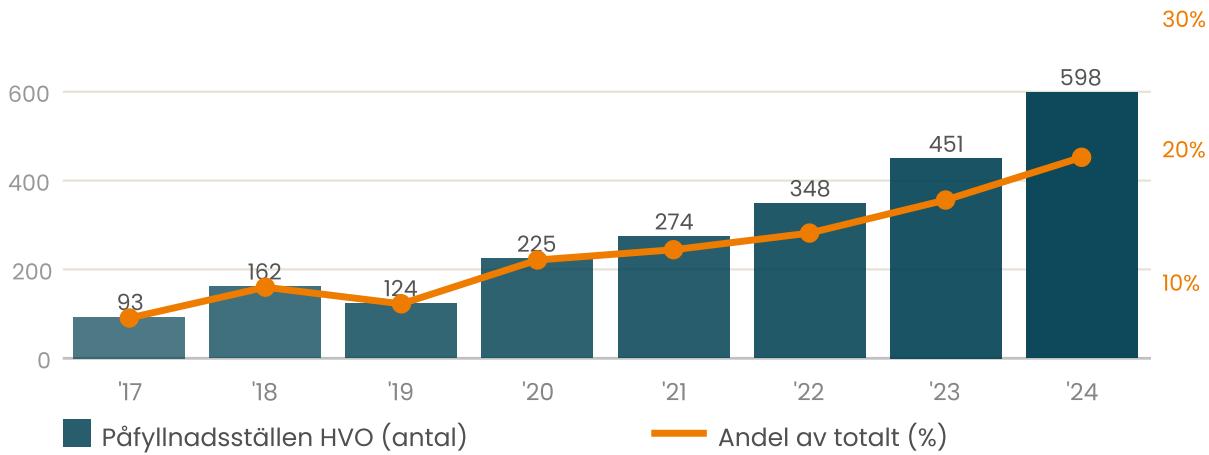
Emissionssteg, tunga lastbilar i EU

Partiklar PM (g/kWh) mot kväveoxider NOx (g/kWh)



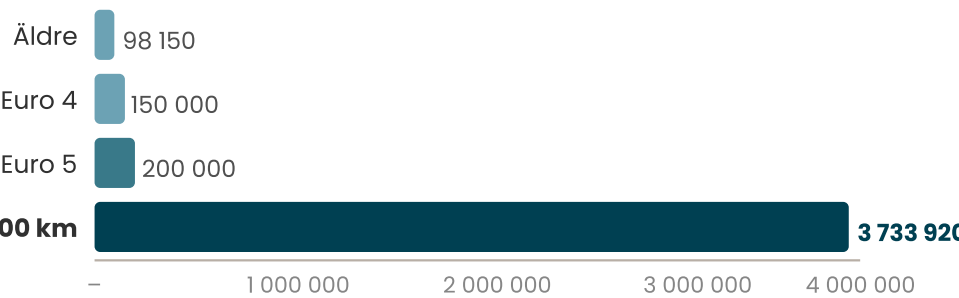
Påfyllnadsställen HVO, Sverige

Antal stationer 2017–2025, andel av totalt (%).

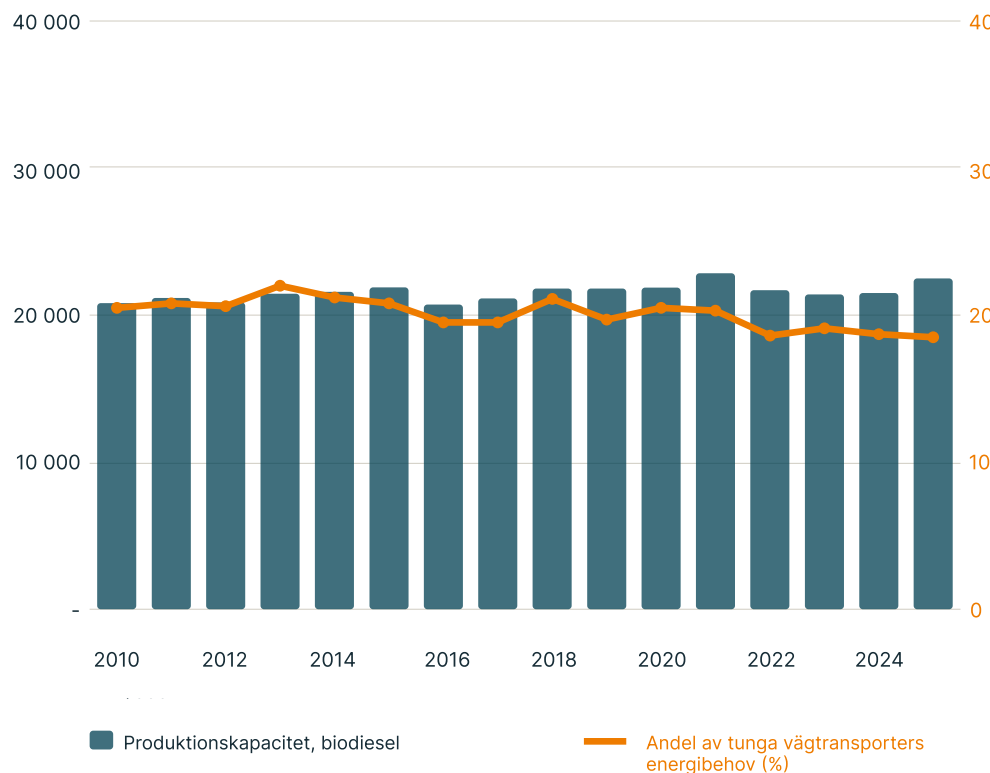


Körsträcka per utsläppsklass

Total körsträcka '000 km per Euro-klass, 2024



Produktionskapacitet biodiesel i Europa, totalt och relativ efterfrågan



Utsläpp & emissionskrav



Tre decennier av teknikutveckling.

De senaste tre decennierna har transportsektorn genomgått en av sina största tekniska förbättringar. EU:s emissionslagstiftning har successivt pressat ned utsläppen från tunga fordon. Sedan Euro 1 infördes 1992 har tillåtna partikelutsläpp minskat med mer än 95 procent och kväveoxider med nära 90 procent. Det är en tydlig teknisk framgång men den gäller främst lokala luftföroreningar. Koldioxidutsläppen, som är den centrala klimatfrågan, reglerades inte genom dessa emissionssteg. Nästa emissionssteg, Euro 7, börjar tillämpas från 2028.

Den svenska lastbilsparken tillhör samtidigt Europas modernaste. Nästan 90 procent av alla tunga fordon uppfyller Euro 6-standarden. Körsträckestatistiken visar varför detta är viktigt: fordon i Euro 6-klassen stod 2024 för nästan 3,7 miljarder körda kilometer, vilket är tjugo gånger mer än Euro 5 och långt mer än äldre utsläppsklasser tillsammans.

EU:s politik lägger i dag tyngdpunkten på elektrifiering. Samtidigt ser omställningen annorlunda ut här och nu. I väntan på att elektrifieringen ska skalas upp har biodrivmedel blivit ett av de viktigaste verktygen för att minska utsläppen från tunga transporter. HVO har på kort tid etablerat sig som ett praktiskt alternativ och antalet tankställen har vuxit från noll till nära 600 på sju år. Samtidigt är tillgången begränsad. Den europeiska produktionskapaciteten räcker bara till en mindre del av transportsektorns energibehov.

Det är därför inte överraskande att åkerierna i dag minskar sina utsläpp med de lösningar som finns tillgängliga här och nu. Omställningen kommer på kort sikt att se olika ut beroende på transporttyp och användning. En bred lösningsmix behövs just nu, där elektrifiering, biodrivmedel och andra tekniker används där de gör mest nytta.

Drivmedel & teknikskifte



Elektrifiering, biodrivmedel och vägen framåt.

Transportsektorn har länge stått för omkring 30 procent av Sveriges koldioxidutsläpp. Utsläppen minskar, men teknikskiftet går långsammare för den tunga godstrafiken. Diesel dominerar fortfarande lastbilsflottan, även om gas och el ökar. Eldrivna lastbilar växer snabbast, men från låga nivåer.

Drygt 15 procent av de nyregistrerade tunga fordonen i Sverige 2025 var eldrivna. Ser man enbart till tunga lastbilar var andelen nollutsläppsfordon drygt 6 procent. För Europa som helhet låg motsvarande andel på omkring 2 procent, vilket innebär att Sverige ligger cirka tre gånger högre än det europeiska genomsnittet.

Busstrafiken visar att ett teknikskifte kan gå snabbt när förutsättningarna är på plats. Utsläppen har minskat kraftigt sedan 2010 i takt med att diesel ersatts av gas och el.

Ekonomi börjar samtidigt gradvis förändras. Nybilspriset för ett dieseldrivet typfordon har stigit med omkring 38 procent sedan 2010, medan priset på eldrivna lastbilar har fallit sedan introduktionen 2021.

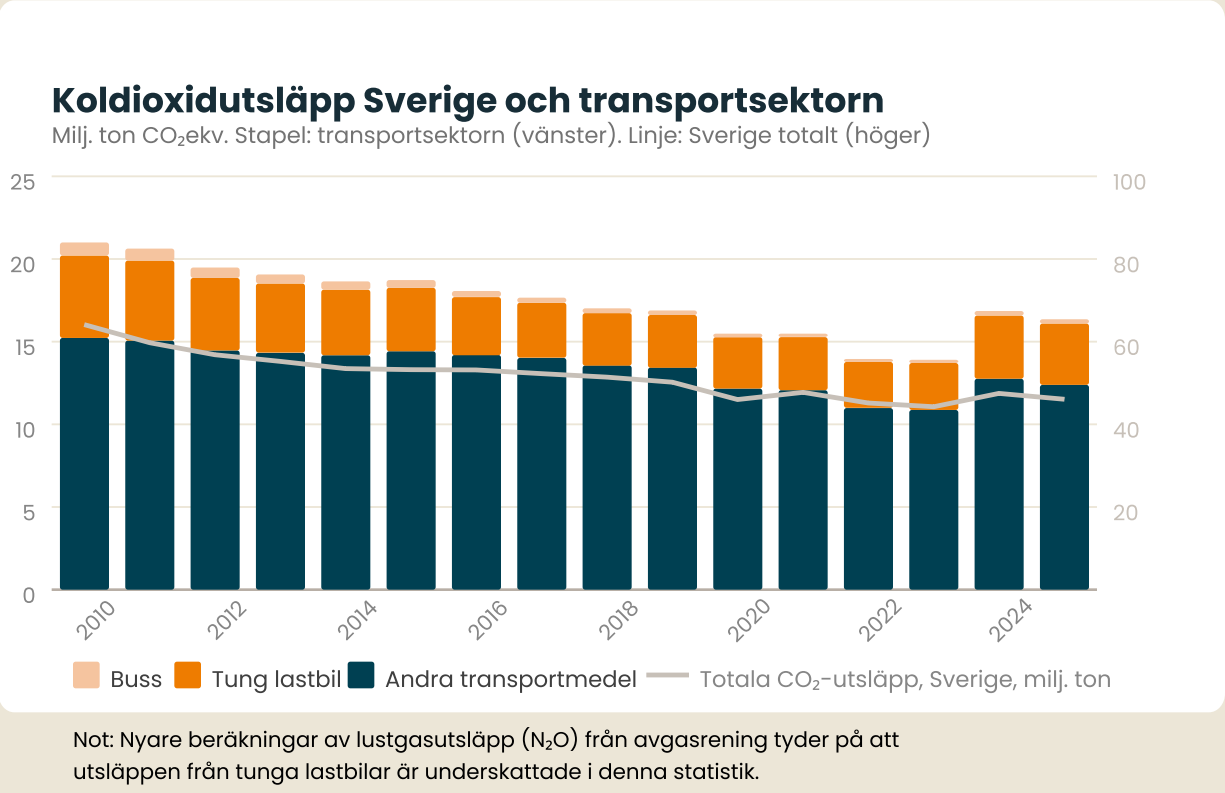
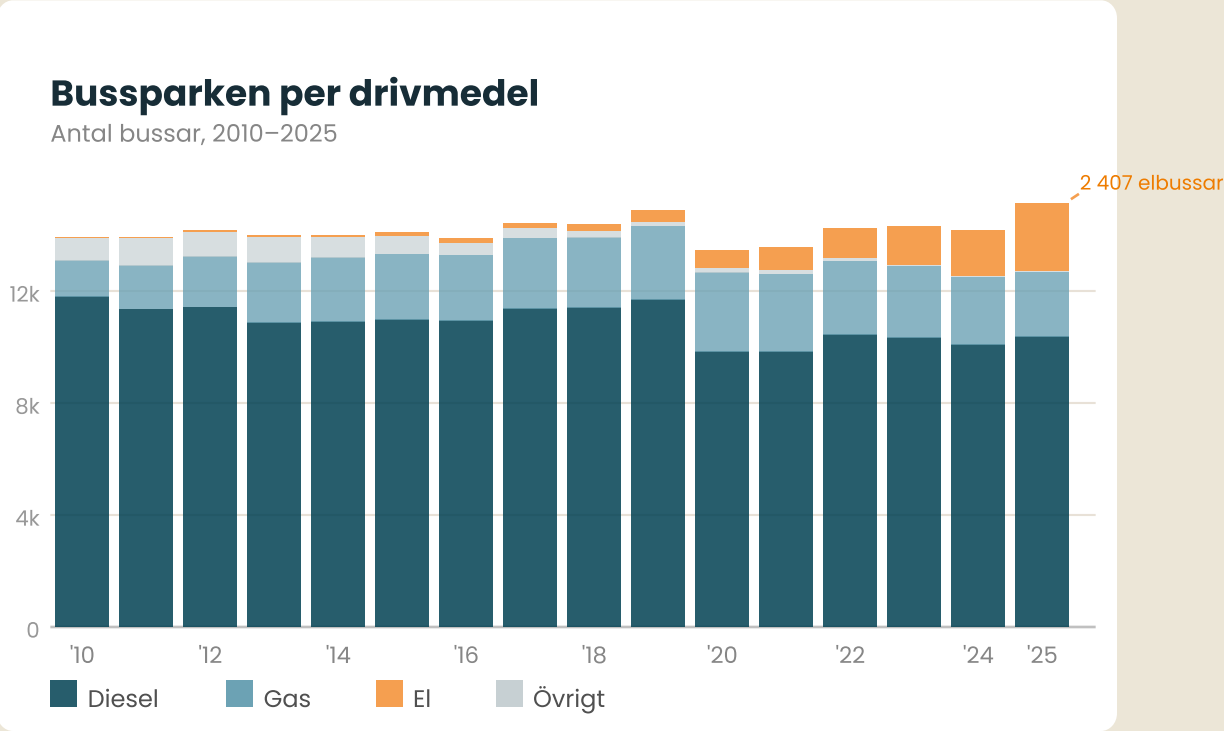
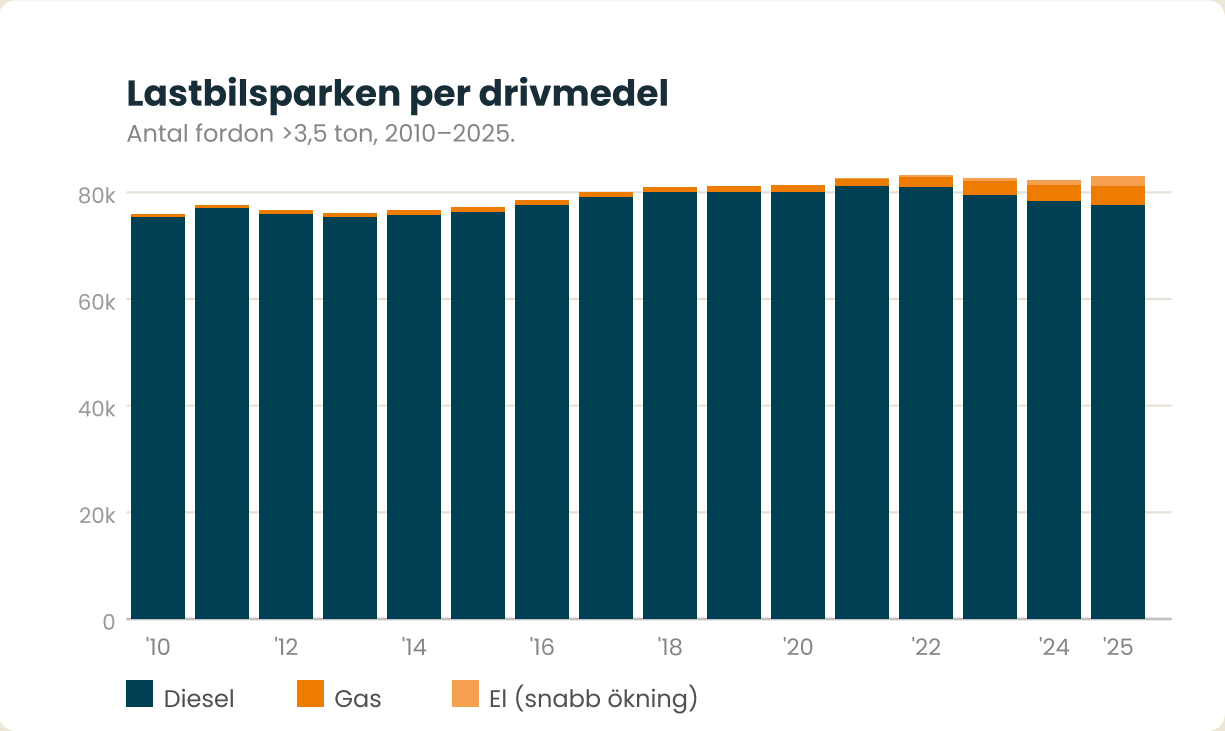
Även drivmedelspriserna pekar i samma riktning, där dieselskostnaden har stigit över tid. Priserna på el och gas har däremot utvecklats mer stabilt, och mycket

talar för att el på sikt kan erbjuda en konkurrenskraftig driftsekonomi. I vissa kalkyler kan eldrift redan i dag vara kostnadseffektiv, men det bygger på antagandet att övriga kostnadsfaktorer ligger kvar på dagens nivåer.

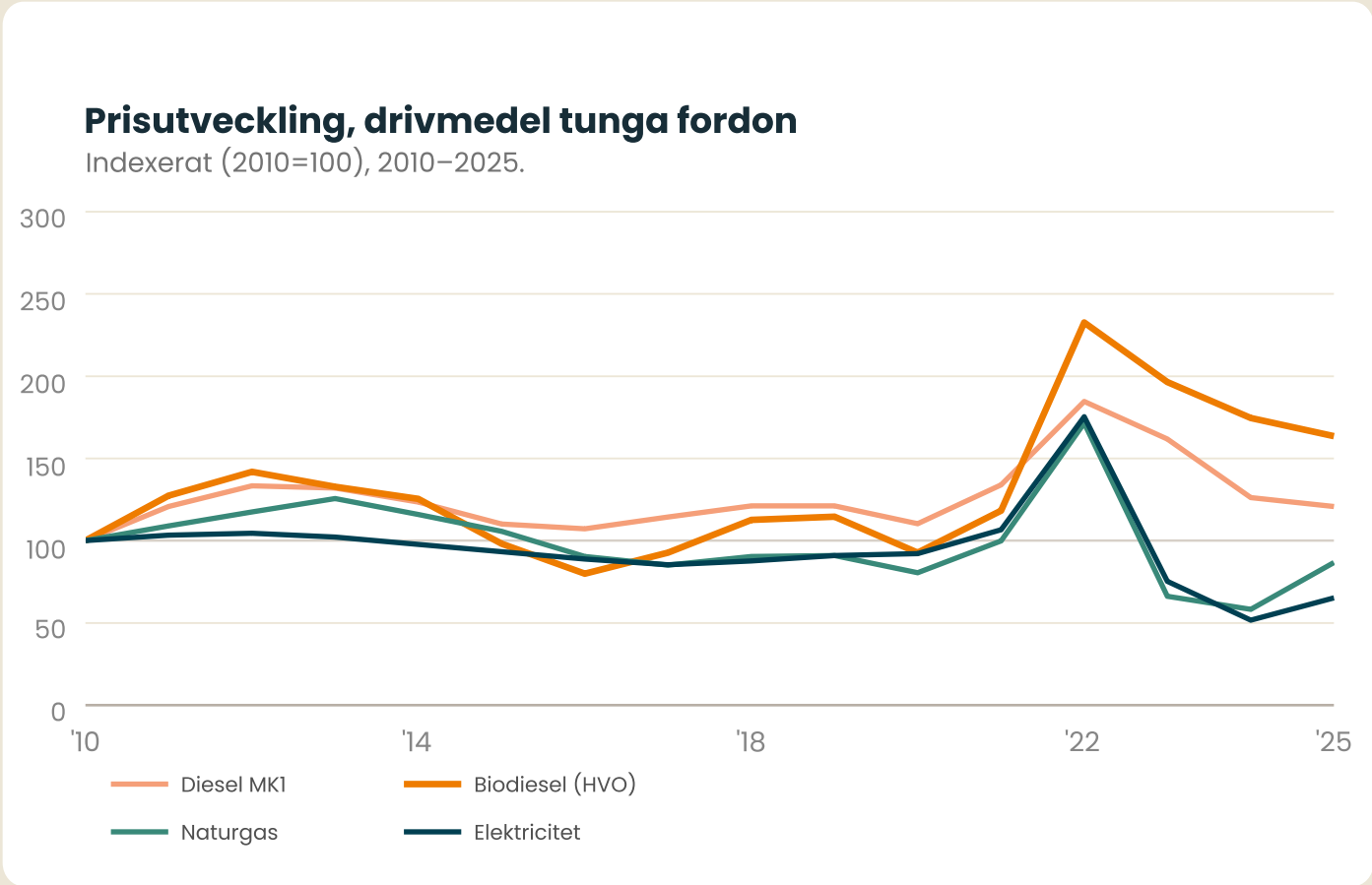
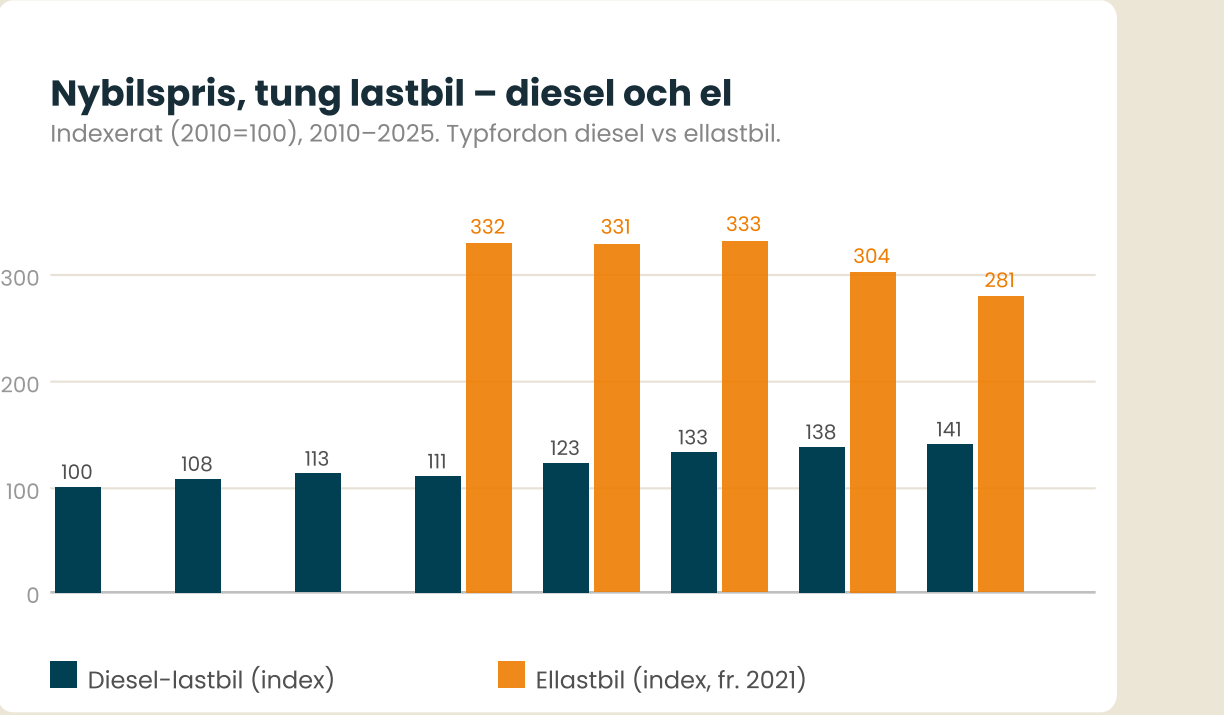
Men kalkylen är fortfarande osäker. Fordon och förare står för en stor del av åkeriernas kostnader, och inköpspriset för en ellastbil är fortfarande betydligt högre än för ett dieselfordon, även om gapet minskar. Samtidigt är kunskapen om andrahandsvärden begränsad, vilket gör investeringarna mer riskfyllda. Till detta kommer osäkerheter kring laddinfrastruktur och hur mycket tid som går åt till laddning, särskilt när publika laddlösningar fortfarande är bristfälliga.

Trots att driftsekonomi i många fall pekar i rätt riktning är det därför svårt för enskilda åkerier att räkna hem investeringen. I praktiken innebär det att omställningen ofta sker stegvis, där alternativa drivmedel kan spela en viktig roll i det kortare perspektivet.

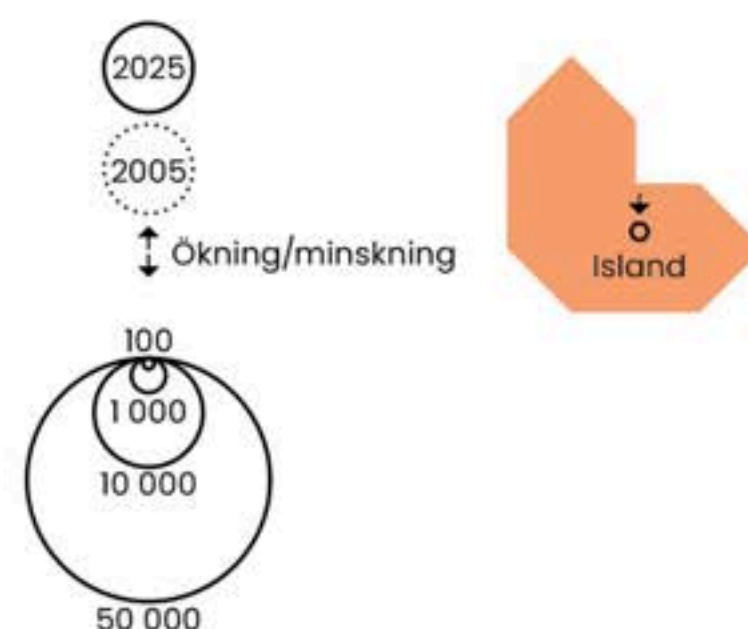
EU:s klimatlagstiftning innebär att koldioxidutsläppen från nya tunga fordon ska minska med 90 procent till 2040. För att nå dit måste hindren för elektrifiering, kostnader, laddinfrastruktur och elnätscapacitet, hanteras under de kommande åren.



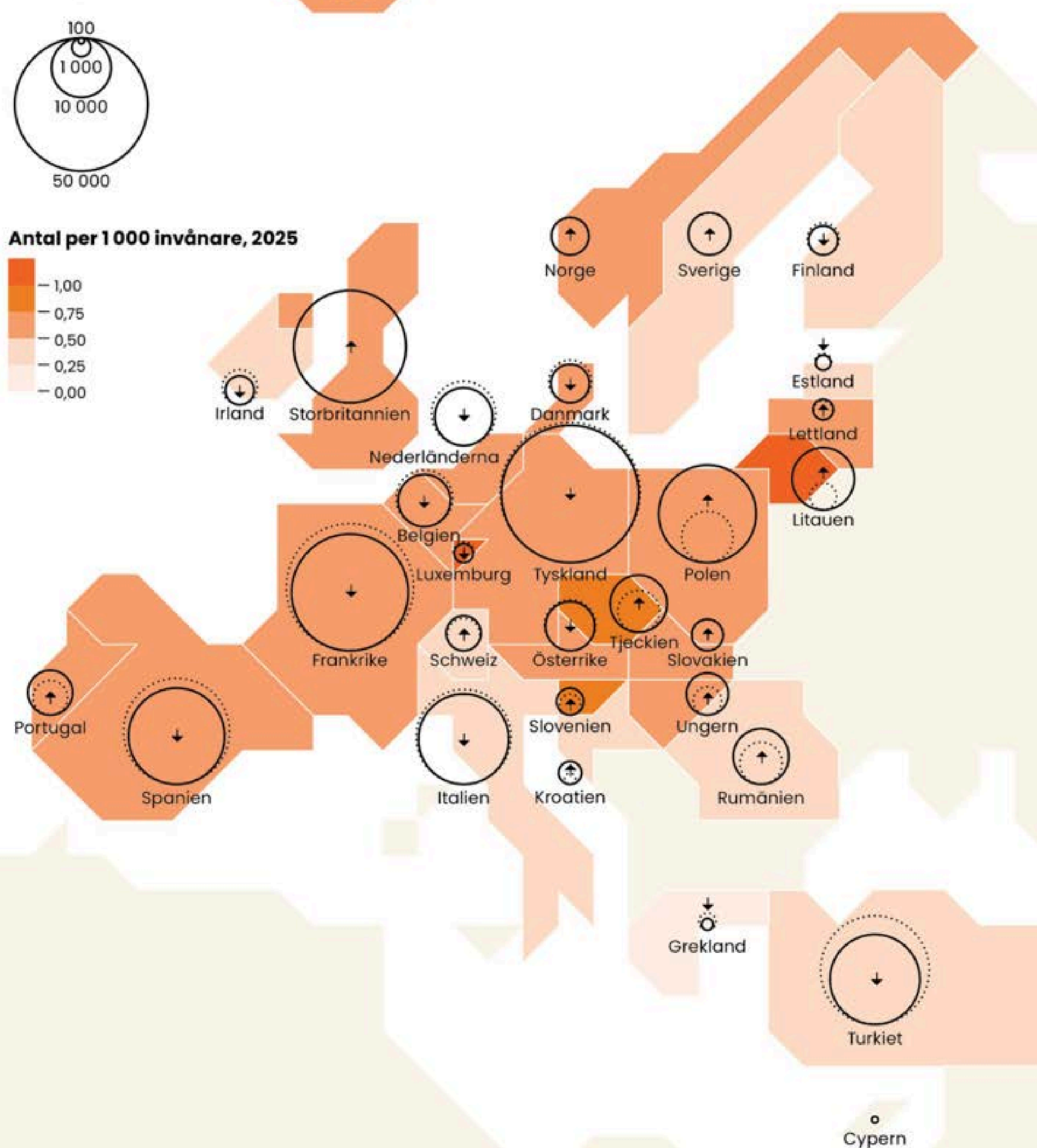
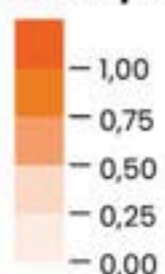
Not: Nyare beräkningar av lustgasutsläpp (N₂O) från avgasrening tyder på att utsläppen från tunga lastbilar är underskattade i denna statistik.



Antal registreringar av tunga lastbilar (16 ton och större)



Antal per 1 000 invånare, 2025



Europaperspektiv



Investeringarna i lastbilar flyttar österut.

En karta över lastbilsinvesteringar i Europa berättar en tydlig historia. Under de senaste tjugo åren har investeringarna i nya tunga fordon förskjutits österut. Länder som Polen, Rumänien, Litauen och Tjeckien registrerar i dag betydligt fler nya lastbilar per invånare än många västeuropeiska länder.

Utvecklingen speglar strukturella skillnader i kostnader. I flera östeuropeiska länder är lönerna lägre, administrativa kostnader mindre och regelverken svårare att kontrollera över nationsgränser. Det har bidragit till att transportföretag i dessa länder snabbt har byggt upp stora och moderna fordonsflottor.

Polens andel av nyregistrerade tunga fordon i Europa har exempelvis ökat från omkring fem procent i mitten av 2000-talet till ungefär fjorton procent i dag. Samtidigt har flera stora västeuropeiska marknader tappat andelar. Tysklands andel har minskat från drygt tjugotvå procent till cirka sexton och en halv procent och Frankrikes från fjorton procent till omkring nio och en halv procent.

För Sverige är bilden dubbel. Svenska åkerier investerar fortsatt i nya fordon och landets andel av nyregistreringarna i Europa har ökat något, från omkring två och en halv procent till tre och en halv procent. Samtidigt är Sverige en liten aktör i den europeiska marknaden. Det innebär att konkurrensförhållanden och regelverk i andra delar av Europa får stor betydelse för svenska åkeriers förutsättningar.

Förskjutningen påverkar också takten i den europeiska miljöomställningen. Om stora delar av den nya fordonsparken finns i länder där lönsamheten är svag och tillgången till laddinfrastruktur begränsad riskerar elektrifieringen att gå långsammare i hela Europa. För svensk åkerinäring blir därför rättvisa konkurrensvillkor en central fråga i omställningen.

Trafiksäkerhet



Ett gemensamt ansvar.

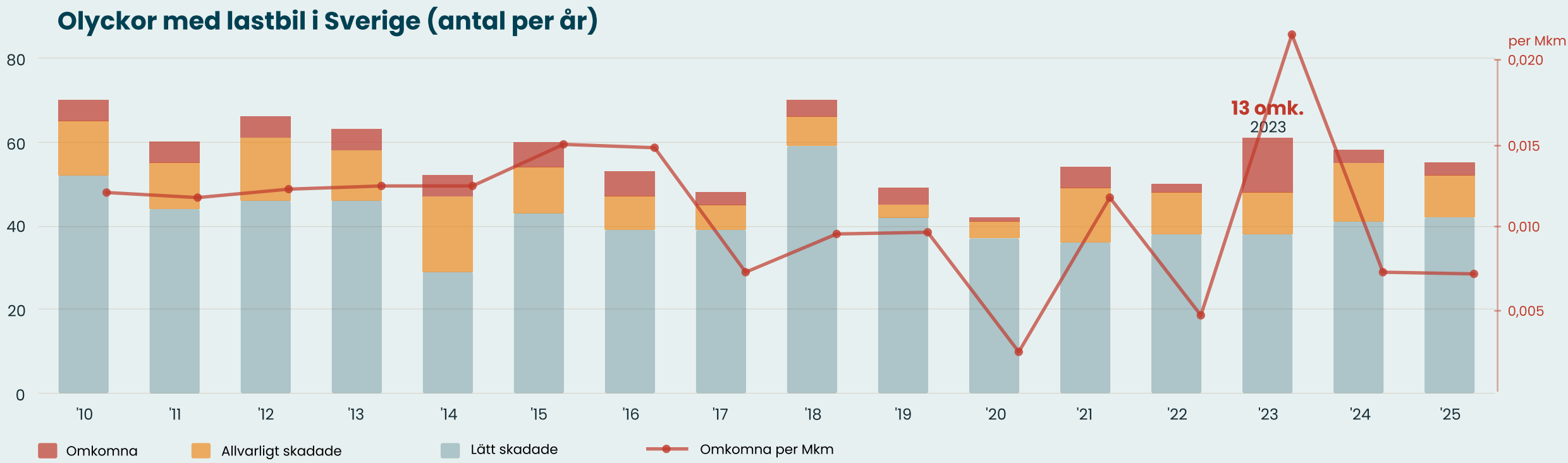
Trafiksäkerheten är en grundläggande fråga för hela vägtransportsystemet. Statistiken visar att antalet olyckor där tunga lastbilar är inblandade varierar mellan åren men att frekvensen per körd kilometer har haft en svagt stigande trend under de senaste åren.

Samtidigt är olycksstatistiken inte alltid enkel att tolka. Den beskriver främst konsekvenserna av olyckor, till exempel antal skadade eller omkomna, men säger mindre om de bakomliggande orsakerna. I många fall handlar det om komplexa händelseförlopp där flera faktorer samverkar, till exempel trafikmiljö, väderförhållanden eller andra trafikanter beteende.

Under senare år har nya tekniska säkerhetssystem blivit standard i tunga fordon. EU:s uppdaterade fordonskrav som trädde i kraft 2024 innebär bland annat bättre siktlösningar, varningssystem och teknik som ska skydda cyklister och fotgängare. Dessa åtgärder är viktiga steg för att stärka säkerheten i mötet mellan tunga fordon och oskyddade trafikanter.

Men trafiksäkerhet handlar inte bara om teknik i fordonen. Den påverkas också av arbetsvillkor, körbeteende, planering av transporter och hur regelverk följs och kontrolleras. För en näring som varje dag ansvarar för en stor del av Sveriges godstransporter är en stark säkerhetskultur därför en central del av yrkes stoltheten.

Varje allvarlig olycka får stort genomslag i samhällsdebatten och påverkar förtroendet för hela näringen. Att fortsätta utveckla trafiksäkerheten är därför inte bara en fråga om regelverk utan också om branschens långsiktiga legitimitet.



Källförteckning



Datakällor och referenser som ligger till grund för Branschrapport 2026

Näringens struktur

- UC Affärsinformation — företags- och räkenskapsdata, SNI 49.4 samt 52.1–53.2
- SCB — Företagsregistret, sysselsättningsstatistik, nationalräkenskaper
- Rementum Research & Management AB — bearbetning och analys

Åkerinäringens marknad

- Trafikanalys — Lastbilstrafik, svenskregistrerade fordon (mTonKm)
- Trafikanalys — Varuflödesundersökningen
- SCB — Utrikeshandelsstatistik (varuexport och varuimport)
- SCB — Tjänsteproducentprisindex (TPI) och producentprisindex (PPI, SNI 49.41)
- Rementum — Vägtransportstatistik, EU27

Godstransporter per godstyp

- Trafikanalys — Godsstatistik, varugrupper (mTonKm)

Internationell jämförelse

- Eurostat — Industriproduktionsindex, byggnadsproduktionsindex
- SCB — Industriproduktionsindex Sverige
- Riksbanken — Växelkurser (EUR/SEK, USD/SEK)
- ACEA — Nyregistreringar tunga fordon, Europa

Kostnadsstrukturen

- Sveriges Åkeriföretag — Kostnadsandelar per transporttyp (oktober 2025)
- SCB — Lönestrukturstatistik (SSYK 8332, lastbilsförare)
- Drivkraft Sverige — Drivmedelspriser, bulkdiesel exkl. moms

Arbetskraft & rekrytering

- SCB — Yrkesregistret, sysselsättningsstatistik (15–74 år)
- SCB — Befolkningsstatistik (födda, 17-åringar)
- Skolverket — Gymnasieantagning, fordons- och transportprogrammet
- Transportstyrelsen — Körkorts- och YKB-statistik
- CNR - Comité National Routier — Lönestatistik, Bulgarien (internationell fjärrtrafik)

Omsättning & lönsamhet

- UC Affärsinformation — Räkenskapsdata, SNI 49.4 (aktiebolag)
- Riksbanken — 10-årig statsobligation (riskfri ränta)
- Rementum Research & Management AB — bearbetning och analys

Verksamhetsområdenas lönsamhet

- UC Affärsinformation — Segmentdata (nio verksamhetsområden)
- Rementum Research & Management AB — klassificering, medianberäkningar

Fordonsparken i Sverige

- Trafikanalys — Fordonsstatistik (registrerade fordon per totalvikt, drivmedel, ägartyp)
- Trafikanalys — Körsträckestatistik per fordonstyp och utsläppsklass
- ACEA — Nyregistreringar nollutsläppsfordon, Europa
- 2030-sekretariatet — Påfyllnadsställen HVO, Sverige
- Drivkraft Sverige — Drivmedelspriser, indexerade serier
- Europeiska Kommissionen — Emissionssteg Euro 1–6 (PM, NOx)
- EBB (European Biodiesel Board) — Produktionskapacitet biodiesel, Europa

Fordonskostnader & Skatter

- Rementum Research & Management AB — Nybilspris typfordon och elfordon (index 2010=100)
- Riksbanken — 2-årig statsobligation (finansieringsränta)
- Skatteverket — Fordonsskatt, vägavgift, dieselskatt
- Europeiska Kommissionen — Dieselskatter

Trafiksäkerhet

- Transportstyrelsen — Olycksstatistik, tunga lastbilar

Slutord



Svensk åkerinäring är en central del av Sveriges ekonomi och en förutsättning för handel, produktion och jobb i hela landet. Rapporten visar en näring med stabil grund, men också med pressade marginaler och stora investeringsbehov. Samtidigt ökar kraven, både från marknaden och från politiken.

Sambandet är tydligt: omställning kräver investeringar, och investeringar kräver lönsamhet. När affären är hållbar finns utrymme att investera och utveckla verksamheten. När den inte är det, minskar tempot. För att stärka både konkurrenskraften och omställningen krävs därför stabila och förutsägbara villkor.

I slutändan är det inte ambitionerna som avgör utan även ekonomin.

Detta dokument har skapats av Rementum Research & Management AB i informationssyfte och skall endast ses i samband med en verbal framställning från Rementum. Dokumentet är inte ett erbjudande eller prospekt av något slag för investeringar i finansiella instrument. Rimlig omsorg har tagits för att säkerställa så innehållet inte är osant eller missledande, men inga garantier kan utfästas för dess fullständighet och/eller riktighet. Inget ansvar kan åvila Rementum för eventuella förluster föranledda av beslut grundade på dokumentet. Anställda vid Rementum AB får inte placera besparingar i finansiella instrument utställda av företag omnämnda i detta dokument. Upphovsrätt (2026) Rementum Research & Management AB (org. nr. 556841-0491). Alla rättigheter förbehållna. Denna publikation är skyddad av upphovsrätt och får inte återskapas i sin helhet, eller i valda delar, utan ägarens uttryckliga medgivande.

Kontaktuppgifter:

Ansvarig rapportbeställare, SÅ:

Ulric Långberg – Samhällspolitisk chef
+46 (0)10 510 54 61
ulric.langberg@akeri.se

Verkställande direktör, SÅ:

Oscar Hyléen
oscar.hyleen@akeri.se

Kommunikationschef, SÅ:

Charlotta Sved
+46 (0)10 510 54 16
charlotta.sved@akeri.se

Innehållsansvarig, Rementum:

Carl Holmquist – Analyschef
+46 (0)40 65 10 300
holmquist@rementum.se



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

