

Godstrafikmarknaden på väg – producenter

En kartläggning av åkeriföretagen och deras
förutsättningar på marknaden

© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSV-2015-2106
Författare Mathias Häggblom
Månad År Oktober 2015

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Föreliggande rapport utgör en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning för godstrafikmarknaden på väg. Rapporten behandlar producentsidan av de företag som är verksamma på marknaden, i huvudsak åkeriföretagen.

Det finns ett behov av ökad kunskap om de företag som verkar på marknaden, både på utbudssidan (producenter) och efterfrågesidan (transportköpare).

Ett viktigt steg i att öka kunskapen om företagen är att kartlägga ett antal viktiga faktorer kring dem. Exempel på sådana är hur de drivs, hur många de är, hur stora de är och hur mycket de producerar. Även ekonomiska bitar som företagens lönsamhet, deras kostnader och vilken konkurrens de utsätts för och vilka etableringströsklar som finns har kartlagts. Mottagare av rapporten är branschorganisationer, departement och företag på marknaden, samt andra myndigheter.

Iakttagelser och slutsatser i rapporten återförs även till Transportstyrelsens tillsyn, marknadsövervakning och regelgivning. Mathias Häggblom, Johan Brandström, och Michael Stridsberg har medverkat i framtagandet av denna rapport. Ett stort tack till alla som har bidragit till rapporten.

Borlänge, oktober 2015

Stina Eklund

Tf sektionschef omvärld

Innehåll

SAMMANFATTNING	7
SUMMARY	9
1 INLEDNING	11
1.1 Bakgrund.....	11
1.2 Syfte.....	11
1.3 Avgränsningar och metod.....	12
2 TRANSPORTARBETE OCH GODSMÄNGDER.....	14
2.1 Godsmängder	14
2.2 Transportarbete	16
3 MARKNADSSTRUKTUR	19
3.1 Företagen - åkerier	19
3.2 In och utträde ur marknaden.....	23
3.3 Delmarknader	26
4 LÖNSAMHET, EFFEKTIVITET OCH STABILITET	29
4.1 Företagens omsättning.....	29
4.2 Företagens avkastning på kapital.....	31
4.3 Företagens ekonomiska stabilitet	35
4.4 Företagens marginaler och resultat	40
5 KOSTNADER, PRISER OCH KONKURRENS	47
5.1 Den svenska kostnadsbilden	47
5.2 Internationell kostnadsbild	53
5.3 Internationell konkurrens och cabotage.....	55
5.4 Kombidirektivet	57
5.5 Utstationering.....	58
6 ETABLERINGSTRÖSKLAR	59
6.1 Legala förutsättningar och krav för etablering	59
6.2 Marknadstillträde – kostnader för företag	60
7 SLUTSATSER	63
7.1 Marknaden präglas av många små företag	63
7.2 Godsmängder och transportarbete har minskat trots en växande ekonomi	64
7.3 Antal företag på marknaden har minskat något.....	64
7.4 Majoriteten av företagen uppvisar en positiv avkastning.....	65
7.5 Förhållandevis stabila företag och tendenser till återhämtning resultatmässigt.....	65
7.6 Personal- och drivmedel dominerar kostnadsbilden.....	66

7.7	Konkurrensen blir hårdare på vissa delmarknader.....	66
7.8	Etableringströsklar på marknaden förhållandevis låga.....	66

Figurförteckning

Diagram 1: Inrikestransporterat gods, 1000-tals ton, den svarta linjen markerar glidande årsmedelvärde.	14
Diagram 2: Lastad godsmängd i 1000-tals ton och kvartalsvis BNP i miljoner kr, trendlinjerna är glidande årsmedelvärde.	15
Diagram 3: Utrikes transporterat gods av svenska lastbilar, 1000-tal ton.	16
Diagram 4: Inrikes transportarbete av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik.	17
Diagram 5: Utrikes transportarbete av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik.	17
Diagram 6: Producenter efter företagsform.	19
Diagram 7: Antal företag uppdelat på företagsform i SCB-storleksklasser över antal anställda.	20
Diagram 8: Fördelning företagsform på storlek efter antal anställda.	20
Diagram 9: Antal företag i storleksklass nettoomsättning, angivet i tusentals kronor (aktiebolag). ...	21
Diagram 10: Antal företag i storleksklass total omsättning - aktiebolag, angivet i tusentals kronor...	22
Diagram 11: Antal företag i storleksklass total omsättning – enskilda näringsidkare, angivet i tusentals kronor.	22
Diagram 12: Månadsvisa konkurser för företag i SNI-kod 49410 och kvartalsvisa BNP-tillväxten. ...	23
Diagram 13: Nystartade företag i SNI-kod 49410:.....	24
Diagram 14: Antal tillståndshavare gods, glidande årsmedelvärde.	24
Diagram 15: Fordon anmälda i yrkesmässig trafik för gods. årsvis fram till 2014 och kvartalsvis från 2014 och framåt.	25
Diagram 16: Antal fordon i yrkesmässig godstrafik per trafikillstånd, årsvis 2004-2014.	26
Diagram 17: Inrikes godstransporter med svenska lastbilar 2014 (miljoner ton-km) fördelat på varugrupper.	28
Diagram 18: Antal företag i storleksklass nettoomsättning per anställd, tkr.(aktiebolag, 2013).....	30
Diagram 19: Förändring i årsvis total nettoomsättning 2011-2013, uppdelat på storleksklass efter antal anställda.(aktiebolag)	30
Diagram 20: Avkastning eget kapital, antal företag i procentintervall (aktiebolag, 2013)	31
Diagram 21: Utveckling medianvärde för avkastning på eget kapital i procent, uppdelat på företagsstorlek (aktiebolag 2010-2013).....	32
Diagram 22: Eget kapital i relation till total omsättning i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.	33
Diagram 23: Avkastning totalt kapital, antal företag i procentintervall (aktiebolag, 2013).....	33
Diagram 24: Utveckling medianvärde för avkastning på totalt kapital i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.	34
Diagram 25: Soliditet, antal företag i procentintervall (aktiebolag, 2013).	35
Diagram 26: Soliditet, antal företag i procentintervall (enskilda näringsidkare).	36
Diagram 27: Medianvärde för soliditet I i procent (aktiebolag), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.....	37
Diagram 28: Genomsnittlig skuldränta, antal aktiebolag i procentintervall (2013)	38
Diagram 29: Genomsnittlig skuldränta, antal enskilda näringsidkare i procentintervall (2013).....	39
Diagram 30: Utveckling medianvärde för skuldränta (aktiebolag), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda, samt utveckling av årsmedelvärde för skuldränta, utlåning från MFI till icke finansiella företag.	40
Diagram 31: Nettomarginal, antal företag i procentintervall 2013 (aktiebolag).....	41
Diagram 32: Utveckling medianvärde nettomarginal i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda (aktiebolag).	41
Diagram 33: Rörelsemarginal, antal företag i procentintervall 2013 (aktiebolag).	42
Diagram 34: Utveckling medianvärde rörelsemarginal i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda (aktiebolag).	43
Diagram 35: Utveckling medianvärde för rörelseresultat per anställd (i tusentals kr), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.	43
Diagram 36: Årsresultat för enskilda näringsidkare 2013 i SEK, antal företag i intervall.	45
Diagram 37: Årsresultat för aktiebolag med 0-1 anställda 2013 i SEK, antal företag i intervall.	45
Diagram 38: Genomsnittskostnader för rapporterade enskilda näringsidkare 2013.	48

Diagram 39: Utvecklingen för kostnadsindex lastbilstransporter sedan december 2010, januari 1992=100.....	49
Diagram 40: Andel tomkörningar i procent av totalt antal körda km, inrikes och utrikes trafik av svenska lastbilar.....	50
Diagram 41: Arbetskraftskostnad per anställd för åkeriföretagen (aktiebolag), uppdelat på intervall tusentals kr.....	50
Diagram 42: Summa av löneutbetalningar och andra ersättningar (tusentals kronor) efter storlek på företag (antal anställda).....	51
Diagram 43: Andel leasinglastbilar i procent, av totala antalet lastbilar i yrkesmässig trafik.....	52
Diagram 44: Minmilöner (månadslön) i olika EU-länder, i Euro.....	53
Diagram 45: Utveckling för dieselpriset per liter inklusive skatter i ett antal EU-länder, 2009-2013..	54
Diagram 46: Jämförelse av dieselpriser per liter, inklusive skatter, februari 2015.....	54
Diagram 47: Marknadsandelar av transportarbetet för utländska och svenska lastbilar på svenska vägar, samt utvecklingen för transportarbetet på utländska vägar för svenska lastbilar.....	55
Diagram 48: Cabotage (mätt i miljontals tonkm) utfört av utländska lastbilar i Sverige, jämfört med svenska lastbilars cabotage i utlandet.....	56
Diagram 49: Medellängd för transportsträcka i km, cabotagetransporter i Sverige, utveckling 2004-2012.....	56
Figur 1: Kostnadsbilden för åkeriföretagen på tre olika delmarknader.....	47
Figur 2: Faser och moment i etableringsprocessen för ett företag som vill starta åkeriverksamhet i Sverige.....	60
Figur 3: Olika kostnader för moment i etableringsprocessen för ett företag som vill starta åkeriverksamhet i Sverige.....	61
Tabell 1: Viktigaste delmarknaderna för Sveriges Åkeriföretags medlemmar.....	27
Tabell 2: Utveckling för medianvärde årets resultat per bolag (i tusentals kr), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.....	44
Tabell 3: Arbetskraftskostnad/anställd, medianvärde (tkr), 2009-2013, uppdelat på SCB-storleksklasser antal anställda.....	51

Sammanfattning

Transportstyrelsen har i denna rapport kartlagt marknaden för godstrafik på väg och har särskilt fokuserat på producentsidan av marknaden. Kartläggningen har omfattat marknadsaktivitet i termer av transporterade godsmängder och transportarbete, marknadsstruktur, ekonomisk status hos företagen, kostnads- och konkurrensutveckling samt etableringsförutsättningar. Denna breda kartläggning har på ett övergripande plan pekat på ett antal intressanta förhållanden som kommer att ha betydelse för Transportstyrelsens fortsatta arbete på området.

Marknadens storlek i termer av transporterade godsmängder och transportarbete har de senaste åren uppvisat en minskande trend samtidigt som ekonomin i övrigt har växt. Detta väcker frågor om de bakomliggande orsakerna till denna utveckling. Är det fråga om en omstrukturering av något slag med avseende på behovet och efterfrågan av transporter, en överflyttning mellan transportslag eller en effektivisering av utförda transporttjänster? Utvecklingen kan också ses mot bakgrund av en allt hårdare konkurrens och därmed också ett ökat behov av att se över kostnaderna i företagen. Kartläggningen visar på en viss minskning av antalet företag på marknaden. Att konkurrensen är hög på en marknad av denna karaktär är inget anmärkningsvärt, men Transportstyrelsen har här en viktig roll att följa att konkurrensen sker inom gällande regelverk.

Översikten av företagens ekonomiska status visar i flera fall på positiva inslag. Nyckeltal för företagens omsättning, lönsamhet och stabilitet uppvisar att en majoritet av företagen redovisar en positiv avkastning och en relativt god ekonomisk stabilitet. Samtidigt finns en viss variation över den studerade perioden, där vissa år uppvisat en mindre lönsamhet och omsättning. Dock finns det en generell tendens till återhämtning på många områden under 2013.

Marknaden karaktäriseras av många små företag. Över 80 procent av företagen har 0-4 anställda. Producentsidan på marknaden är dominerad av solo- mikro- eller små företag och det återspeglas förutom i antal anställda också i deras omsättning. De viktigaste delmarknaderna utgörs av bygg- och anläggning, fjärrtransport, närdistribution och skogstransporter.

Viktiga kostnader för åkeriföretagen är främst personal och drivmedel, och därefter kostnader kopplade till fordon såsom avskrivningar, reparationer, och däck. De kostnader som har sett en sjunkande trend under de senaste åren är framförallt drivmedel i form av diesel och räntekostnaden. Kostnad för personal har stigit, samtidigt som trenden bland de minsta företagen har varit att minska arbetskraftskostnaden totalt sett. Ett annat sätt som åkeriföretagen effektiviserar är genom att minska tomkörningarna, vilket har skett kontinuerligt för inrikestransporter sedan år 2000. Ytterligare en trend i kostnadssammanhang är att andelen leasingfordon ökar och möjligheterna till leasing och inhyrning av fordon nyttjas i högre grad av åkeriföretagen.

Jämfört med kostnadsbilden för konkurrerande företag baserade i andra EU-medlemsstater har de svenska åkerierna vissa nackdelar med högre löne- och personalkostnader (framförallt jämfört med de nyare medlemsstaterna i östra Europa) och i flertalet fall högre drivmedelspriser.

De svenska åkeriföretagen har tappat marknadsandelar till utländska konkurrenter och konkurrensen är framförallt hårdast på delmarknaden för fjärrtransporter. På andra mer specialiserade eller lokala delmarknader är konkurrensen genom naturligt högre trösklar inte lika hård. Möjligheterna för utländska åkeriföretag att konkurrera på mer lokala eller geografiskt mindre delmarknader är reglerad genom regelverket för cabotage. Trenden under de senaste åren har varit ett ökat inslag av cabotage transporter av utländska företag i Sverige. Det finns även möjligheter för utländska åkeriföretag att konkurrera om transporter som utförs enligt det s.k. kombidirektivet.

Trösklarna för in- och utträde på marknaden är relativt låga för åkeriföretagen, då tidsåtgången och kostnaden för processen (från idé till verklighet) är relativt kort och flexibla lösningar finns för bl.a. fordonsanskaffning. Det finns skäl att tro att en vanlig företeelse bland egenföretagare är att växelvis vara anställda. Denna kostnad och tidsåtgång kan variera med delmarknad, exempelvis torde de vara högre för specialiserade typer av transporter.

Summary

This market monitoring-report from the Swedish Transport Agency surveys the supply side of the road freight market. The survey has included market activity in terms of freight volumes and density, measured both in number of loaded tonnes of goods and in the number of tonne-kilometres performed by Swedish hauliers. The survey also includes a study of the market structure and the long term development of the market using common economic indicators. Finally, the survey also examines the barriers to entry on the market and the state of competition in relation to both domestic and foreign competing businesses.

The long term trend for market size in terms of volume of goods transported by Swedish hauliers have been declining, deviating from the long term trend of growth for the economy as a whole, as measured by GDP. This raises a few questions as to what the underlying causes behind the differences in trends may be. Is the market experiencing a restructuring in response to an overall decrease in demand? Are goods being loaded on to other modes of transport? Is the trend resulting from a natural optimization of resources and increased effectiveness in delivering services in the transport sector?

Market developments can also be viewed from a context of increased competition mainly from foreign based hauliers within the European community, which in turn will lead to rationalization pressure and cost- reduction. A high level of competition in the road freight market is not a new phenomenon, given its characteristics, and the Swedish Transport Agency has an important role in this context, as it implements the regulatory foundation of the market determined by the EU, and monitors compliance.

An overview of the economic performance indicators for the hauliers does reveal a number of positive elements. Turnover, profitability, and stability in general show an ability to deliver positive returns for the owners of businesses, although this may vary between years. For 2013 the trend toward recovery from the financial crisis seems to have stabilized.

The supply side of the market consists mainly of hauliers, though the larger companies of the logistics industry may also operate their own fleets of trucks and act in part as hauliers as well as representing the demand side of the market. A large majority of hauliers are self-employed entrepreneurs or small businesses, and this is reflected in their number of employees as well as in their turnover, 80 percent of the hauliers have 0-4 employees.

The road freight market consists of several segments that can be separated by the nature of the goods transported or geographical circumstances such as distance or region. The largest and most important segments are: Building and construction, long- distance, retail and distribution, and round wood- transport.

The main operating costs for hauliers are personnel and fuel. Other important operating costs mainly relates to operating vehicles such as repairs, depreciations, and tires. Costs for diesel fuel and interest have been declining in recent years, whereas personnel costs have been increasing. At the same time, the trends for the smallest businesses have been to cut costs for personnel, and also by minimizing the amount of empty runs. Finally another trend in recent years is an increase in vehicle leasing rather than direct ownership of trucks.

In comparison to foreign competitors within the European Community, Swedish hauliers in several instances have a competitive disadvantage deriving from higher operating costs, mainly for personnel and fuel.

Available market data and transport statistics suggest that Swedish hauliers have been losing market shares to foreign competitors based in other member states of the European Community. The degree to which foreign based haulier may participate on geographically local market segments is regulated on an EU-level through the rules on cabotage. There is also a possibility for foreign competitors to participate on local markets through the Combined Transport Directive.

The road freight market has relatively low barriers to entry for hauliers. The time and cost for market entry is held down by flexible solutions for vehicle acquisition and a harmonized regulatory framework. There is also a possibility for owners of small businesses to alternate between being self employed and being employed as drivers by other hauliers.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Inom ramen för Transportstyrelsens marknadsövervakning och omvärldsbevakning kommer denna rapport att kartlägga marknaden för godstrafik på väg utifrån åkeriföretagens perspektiv, då dessa är de huvudsakliga tjänsteproducenterna på denna marknad.

Bakgrunden till detta arbete finns i Transportstyrelsens uppdrag på marknadsövervakningsområdet. Enligt myndighetens instruktion¹ ska Transportstyrelsen allmänt verka för att de transportpolitiska målen uppnås, och verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen ska enligt samma instruktion särskilt ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrenvillkor, och villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Det framgår av förarbetena till myndighetens bildande², att Transportstyrelsens kärnverksamhet ska vara normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom samtliga fyra transportslag. Detta innefattar krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg, krav på organ och individer som ska verka i systemet, villkor för marknadstillträde, nyttjande av infrastruktur och andra funktioner, marknads- och konkurrensövervakning samt villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Med anledning av Transportstyrelsens roll, ansvar, och kärnverksamheter såsom de är formulerade är det viktigt att kartlägga och beskriva villkoren som råder på de relevanta marknaderna och vilka faktorer som påverkar företagens etablering, deras lönsamhet, deras kostnader och konkurrensförhållanden på marknaderna.

En marknad består av en köpsida (eller efterfrågesida) såväl som en producentsida (utbudssida), och i denna rapport ligger fokus på producenterna.

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är att analysera godstrafikmarknaden på väg mer i detalj, och då med fokus på de företag som producerar transporttjänster.

Transportstyrelsen svarar för regelgivning, tillstånd och tillsyn för denna marknad och då främst dess producenter i form av åkeriföretag. En kunskap om dessa företag ur ett marknads- och företagsekonomiskt perspektiv är därigenom av stor vikt.

Denna kunskap om företagen och vilka etableringsförutsättningar som finns har värde även för arbetet gentemot bransch och samverkan i dialog med branschaktörer, och kan i ett större sammanhang bidra till ökad förståelse för företagens situation.

Kunskapen om marknaden och företagen som verkar däri har betydelse även för Transportstyrelsens arbete med regelförenkling och konsekvensutredningar när vi utformar regler.

För att åstadkomma en fördjupad förståelse för villkoren för de enskilda företagen som verkar på marknaden, samt de som avser etablera sig behöver ett antal områden och frågeställningar kring marknadens funktionssätt besvaras. Genom en kartläggning av företagen, hur de ser ut i fråga om antal anställda och utvecklingen för deras ekonomiska nyckeltal kommer denna rapport att belysa hur utvecklingen ser ut för företagens ekonomi.

¹Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

²proposition 2008/09:31 (s.48).

Rapporten kommer även att belysa vilka trösklar för etablering som finns och vilken konkurrenssituation som råder. Sammantaget är dessa områden nödvändiga att studera för marknadsövervakningen och en nödvändig kunskap för Transportstyrelsen att inneha då myndigheten ansvarar för regelgivning, tillstånd, och tillsyn för det aktuella företagskollektivet.

Transportstyrelsen har i en annan rapport³ med avseende på godstrafikmarknaden på väg utrett hur regelverket för marknaden har utvecklats med tiden och hur omregleringen har skett successivt genom historien. Detta för att kunna förmedla en bild av vad syften med omregleringar av marknaden ursprungligen har varit. Historiskt sett har godstrafikmarknaden på väg varit reglerad i olika grad under olika tidsperioder. De mest långtgående regleringarna infördes under 1940-talet och fanns kvar under efterkrigstiden för att successivt avvecklas under 1970- och 1980-talen. Internationaliseringen under framförallt 1990-talet och framåt har haft en avgörande betydelse för regelverkets utformning. Idag är i allt väsentligt 2011 års vägtransportpaket med tre EU-förordningar det styrande regelverket på marknaden. Sammantaget ämnar rapporterna ge en helhetsbild av marknaden, hur den ser ut idag och hur den har sett ut genom historien.

1.3 Avgränsningar och metod

Som nämns ovan är huvudsaklig fokus för rapporten de producenter av transporttjänster som verkar på marknaden, och dessa är till största delen åkeriföretag. Det finns även tjänsteförmedlare som fungerar som både producenter och konsumenter av transporttjänster (logistikföretagen exempelvis).

Producenterna har i regel yrkestrafiktillstånd för gods och erbjuder således transporttjänster till allmänheten mot betalning enligt den definition som finns i gällande EU-förordning (EG) 1071/2009⁴. I detta ingår inte s.k. firmabilstrafik. Firmabilstrafik definieras som transporter ett företag gör för dess egen räkning, exempelvis grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder.

Det finns undantag från reglerna kring krav på trafikillstånd både i EU-förordningen (EG) 1071/2009 och den svenska Yrkestrafikförordningen (2012:237)⁵. T.ex. kan man enligt EU-förordningen i nationell lagstiftning undanta fordon med maximivikt på 3,5 ton. Sverige har dock krav på trafikillstånd för yrkesmässig trafik även för dessa fordon⁶. De lättare fordonen ingår dock inte i urvalet i den s.k. lastbilsundersökningen beskriven nedan, vilket gör att tillgång till data rörande fraktade godsmängder och transportarbete är begränsad. Dessa fordon kan vara lättare lastbilar och i andra fall även personbilar (exempelvis budbilar).

För inhämtning av branschnyckeltal och dylikt, där SCB:s företagsregister utgör källan, avgränsas populationen till företag som faller under SNI⁷-kod 49410, vilket omfattar all vägtransport av gods utom flyttjänster⁸. Antalet fångade företag i sökningar som faller under SNI-koden är något större än antal tillståndshavare för godstrafik.

Mycket av statistiken för ekonomiska nyckeltal bygger på indelningen av Sveriges näringsidkare i SNI-koder, och indelningen tenderar att i vissa fall fånga företag som inte är renodlade, och har flera SNI-koder för sin verksamhet.

³ Ej publicerad än.

⁴ Artikel 2 punkt 1.

⁵ 1 p 4-5 i förordning EG 1072/2009, samt Yrkestrafikförordningen (2012:237) 3 §.

⁶ 1 kap 3 § Yrkestrafiklagen (2012:210).

⁷ SNI=Svenskt näringslivsindelning.

⁸ <http://www.sni2007.scb.se/snihierarki2007.asp?sniniva=5&snikoll=koll&snikod=49410&sok=S%C3%B6k>

Differensen mellan det kända antalet tillståndshavare i vägtrafiktrafikregistret och antalet företag som ingår i aktuell SNI-kod är dock inte av någon problematisk storlek, antal företag med SNI-kod 49410 var 17 901 vid mättillfället i oktober 2014, medan antal tillståndshavare för godstrafik i vägtrafikregistret var 17 201 den 4 november 2014.

De ekonomiska nyckeltalen i kapitel 4 bygger på bolagens senaste fastställda årsredovisningar (inkomstår 2013). Gällande de enskilda näringsidkarna kommer uppgifter om ekonomiska nyckeltal från den till Skatteverket inlämnade årliga deklARATIONEN (NE-bilagan). Uppgifterna avser inlämnade deklARATIONER från enskilda näringsidkare med SNI-kod 49410, räkenskapsår 2013-01-01 till 2013-12-31.

Underlaget till de ekonomiska nyckeltalen kommer från totalt ca 9800 aktiebolag och ca 4500 enskilda näringsidkare. Det kvarvarande ”gapet” med ca 3600 företag utgörs av företag som inte har lämnat årsredovisning eller deklARATION och får förmodas vara nystartade eller inaktiva, eller associationsformer där redovisningen inte har funnits tillgänglig.

Gällande utvecklingen för lastad godsmängd och transportarbete, samt antal lastbilar i yrkesmässig trafik bygger uppgiftsinhämtningen främst på lastbilsundersökningarna, genomförda av Trafikanalys. Statistiken grundas på EU-förordningen (EG) 70/2012⁹ och genomförs av statistikansvariga myndigheter i EU:s medlemstater genom slumpmässigt urval av ett antal fordon.¹⁰

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:032:0001:0018:SV:PDF>

¹⁰ Således görs skattningar för att dra slutsatser om populationen vilket innebär ett konfidensintervall och statistisk felmarginal, med andra ord finns det inga totalundersökningar om lastbilstrafiken i Europa att dra slutsatser utifrån och risken för bortfall i statistiken samt underleverans (eller underrapportering) av siffror från medlemstater kommer alltid att vara en faktor.

2 Transportarbete och godsmängder

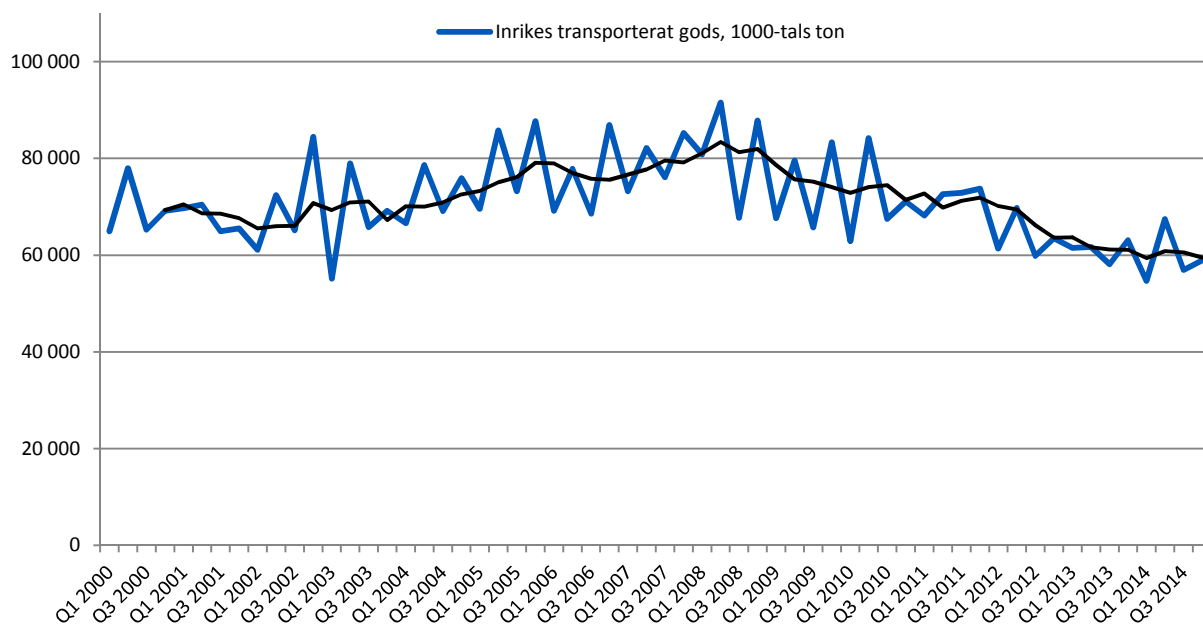
Detta kapitel kommer att behandla aktiviteten på godstrafikmarknaden på väg i form av deskriptiv statistik över mängden transporterat gods och transportarbete. Antalet fordon anmälda i trafik och antalet trafiktillstånd ger inte en komplett bild av aktiviteten på marknaden utan att ta hänsyn till mängden gods som transporteras.

2.1 Godsmängder

Vägtransportmarknaden för gods (och marknaden för godstransporter i stort) har historiskt haft den egenskapen att den är cyklisk, d.v.s. växer eller krymper med den övergripande trenden i ekonomin och tillväxttakten. Således går det att förvänta sig en minskning av antalet tonkm i en recession och en ökning vid ekonomisk tillväxt förutsatt att inte andra transportslag övertar andelar av det totala transportarbetet på vägsidans bekostnad.¹¹

Ett sätt att mäta aktiviteten på marknaden är att titta på mängden gods som transporteras av de svenska åkeriföretagen. Nedan diagram visar på utvecklingen kvartalsvis sedan år 2000 för mängden transporterat gods av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik, i 1000-tals ton:

Diagram 1: Inrikestransporterat gods, 1000-tals ton, den svarta linjen markerar glidande årsmedelvärde.



Källa: Trafikanalys.

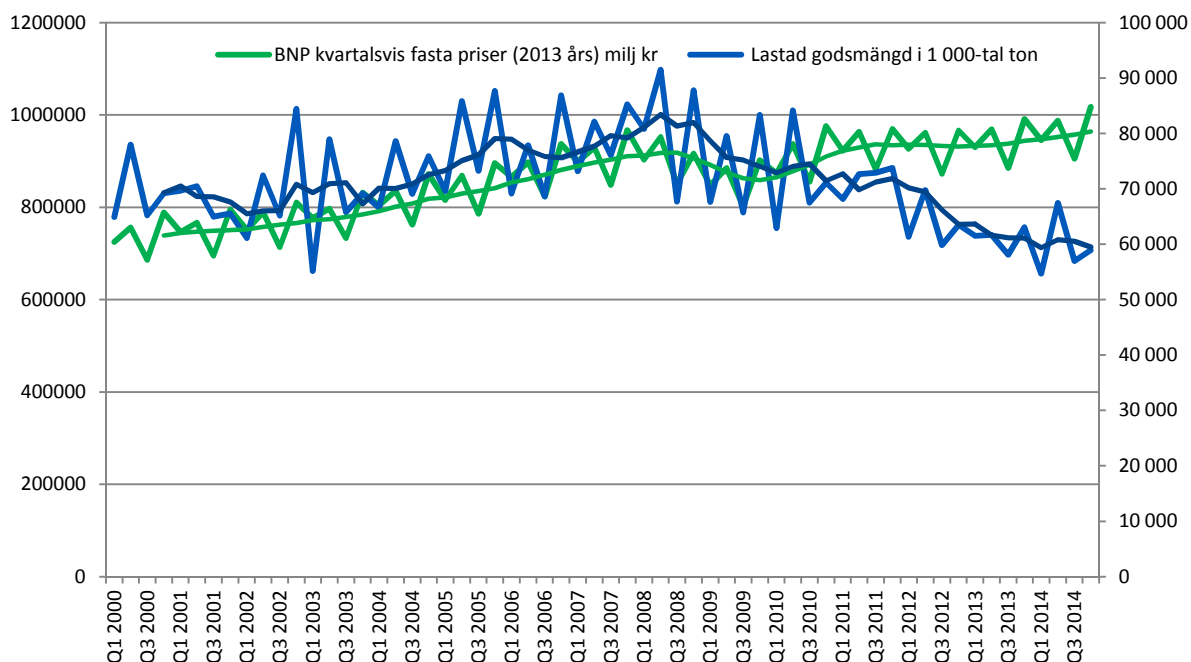
Det förekommer mellan kvartalen en variation i godsmängden över året som kan härledas till säsongsmässiga variationer i efterfrågan på de olika delmarknaderna.

¹¹ Detta avser framförallt efterfrågan på godstransporter. Relationen mellan BNP och tonkm (för alla trafikslag) har genom studier som gjorts internationellt visat på en nära relation mellan de två variablerna, och en hög elasticitet (dock inte ett perfekt orsakssamband). Efterfrågan på persontransporter kan ha andra drivkrafter och ge en mer komplex bild, Van de Riet, de Jong och Walker, 2008, <http://www.significance.nl/papers/2008-STELLA-Divers-of-freighttransport-demand.pdf>

Korrelationen mellan aktiviteten på transportmarknaderna och utvecklingen av BNP tenderar att vara stark i konsumtionsdrivna och mogna marknadsekonomier, särskilt vid ett högt beroende av utrikeshandel, vilket är fallet för Sverige.

Sedan finanskrisen fick genomslag på ekonomin under slutet av 2008 och början av 2009 har mängden inrikes transporterat gods av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik minskat med uppskattningsvis 33 procent (kvartal 4 2014 jämfört med kvartal 4 2008), vilket är en ganska markant minskning. Godsmängden verkar inte ha återhämtat sig på det sättet BNP har under samma period. Nedan jämförs utvecklingen mellan transporterat godsmängd och BNP kvartalsvis:

Diagram 2: Lastad godsmängd i 1000-tals ton och kvartalsvis BNP i miljoner kr, trendlinjerna är glidande årsmedelvärde.

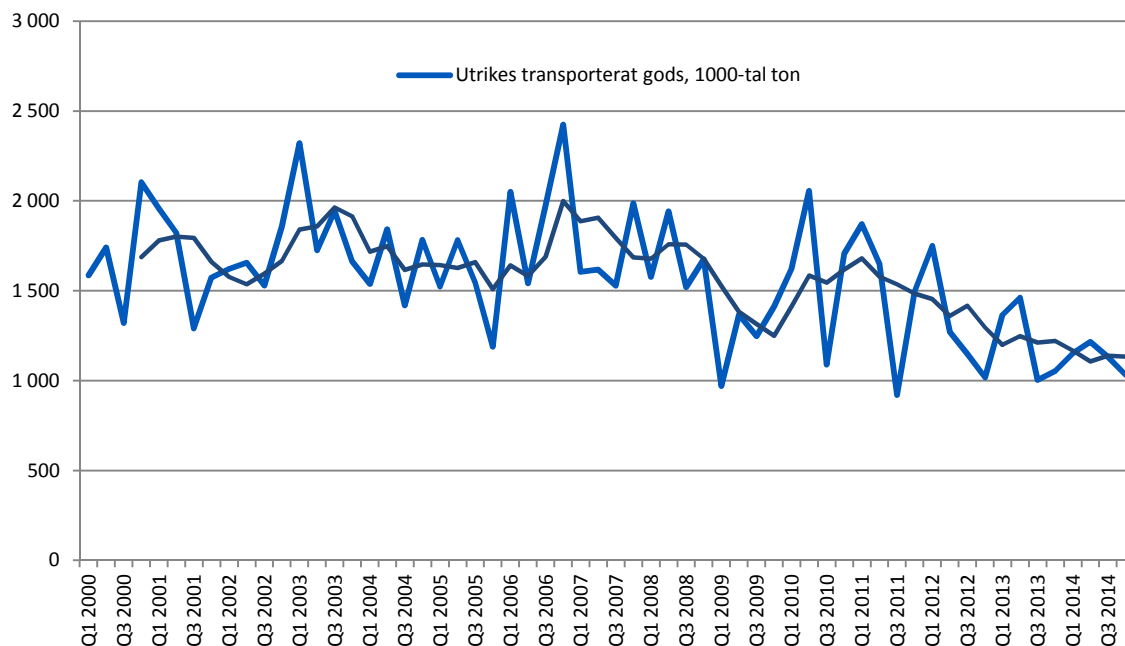


Källor: SCB och Trafikanalys.

Av diagram 2 kan det utläsas att trenderna till viss del divergerar från år 2010 och framåt, och BNP ökar till synes utan att svenska lastbilstransporter ökar i samma takt. Konkurrens från utrikes etablerade producenter är en faktor i sammanhanget och slutsatsen att det rör sig om någon form av s.k. decoupling¹² kan inte dras i nuläget då utvecklingen på marknaden över längre tid behöver fortsatt studeras. För utrikes transporter (utförda av svenska företag) har trenden varit än mer långsiktigt negativ.

¹² I detta sammanhang avses teorier om en tillväxt i BNP utan motsvarande tillväxt i transporter, bl.a. diskuterat här: <http://www.eurtransportghg2050.eu/cms/assets/Uploads/Meeting-Documents/4.-Routes-to-2050-II-Task-4-Focus-Group-4-28Nov11-pt1.pdf>

Diagram 3: Utrikes transporterat gods av svenska lastbilar, 1000-tal ton.



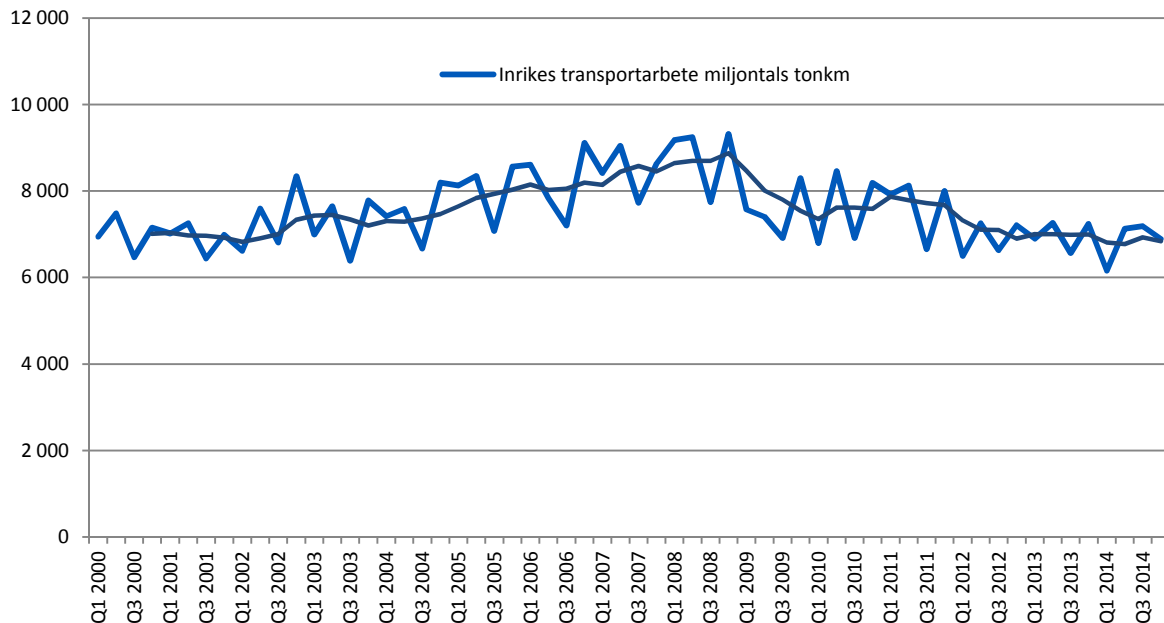
Källa: Trafikanalys.

Sedan år 2000 har trenden för de svenska lastbilarnas godsmängd utomlands varit svagt sjunkande och har ännu mer än för de inrikes transporterarna divergerat från BNP-utvecklingen. Fallet i den utrikes transporterade godsmängden av svenska lastbilar påbörjades något tidigare än för inrikes dito (slutet av år 2006 jämfört med senare delen av 2008 för inrikes transporter). Detta skulle kunna vara en indikation på förlorade marknadsandelar till utländska konkurrenter på denna delmarknad, vilken påbörjades innan finanskrisen. Finanskrisens genomslag lär ha förstärkt den långsiktigt negativa trenden för de svenska företagen på delmarknaden för utrikes transporter.

2.2 Transportarbete

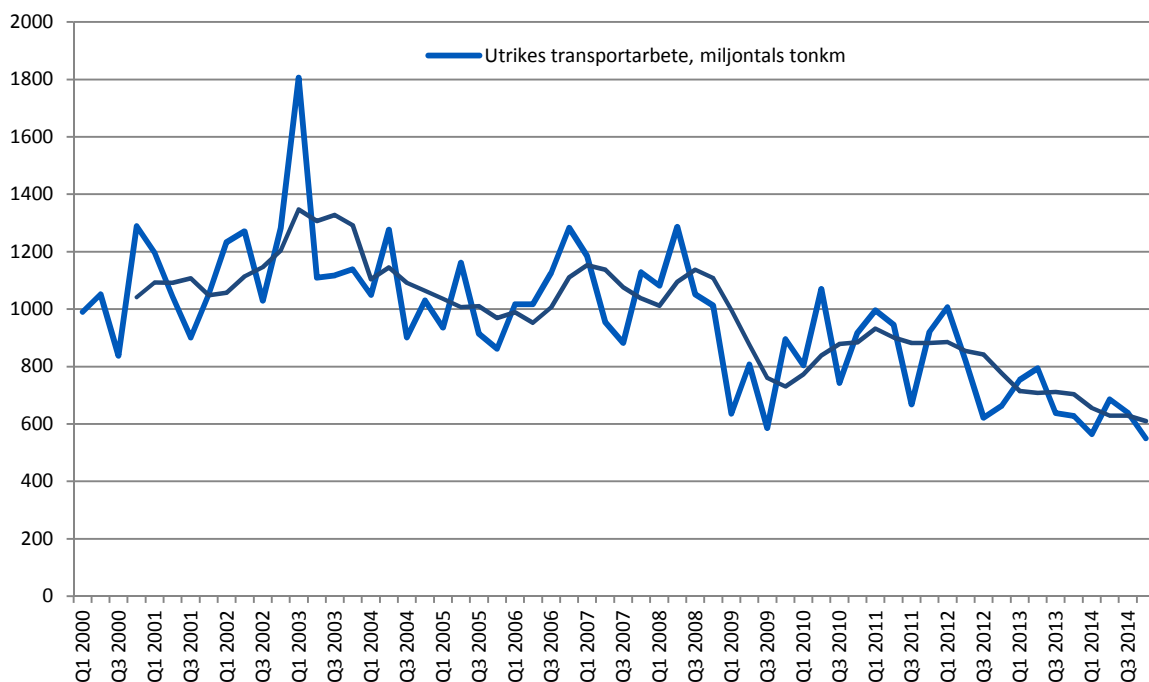
Aktiviteten på marknaden mäts även genom transportarbete, uttryckt i tonkm. Tonkilometer är fordonets vikt multiplicerat med körsträcka. Nedan diagram 4 visar utvecklingen för inrikes transportarbete av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik, kvartalsvis 2000-2014, följt av diagram 5 som visar utrikes transportarbete av svenska lastbilar:

Diagram 4: Inrikes transportarbete av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik.



Källa: Trafikanalys.

Diagram 5: Utrikes transportarbete av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik.



Källa: Trafikanalys.

Diagrammen illustrerar en relativt negativ utveckling framförallt för den utrikes utförda verksamheten. Sannolikt har den globala finansiella krisen 2008 och efterföljande kris för statsfinanserna hos flertalet Euroländer en betydelse för utvecklingen på marknaden. Utöver detta har en ökad internationell konkurrens om transportuppdrag även betydelse.

Transportarbetet för svenska lastbilar i yrkesmässig trafik mätt i tonkm har sedan de högsta noteringarna under senare delen av 2008 minskat med ca 26 procent för inrikes transportarbete (kvartal 4 2014 jämfört med kvartal 4 2008). Transportarbetet i tonkm för inrikes transportarbete har alltså inte minskat lika mycket som lastad godsmängd.

För utrikes transporter genomförda av svenska lastbilar i yrkesmässig trafik visar en jämförelse mellan samma kvartal en minskning av transportarbetet i tonkm med ca 46 procent. En kombination av försämrad konjunkturutveckling samt minskade konkurrensfördelar jämfört utländska åkeriföretag verkar ha drabbat det utrikes utförda transportarbetet synnerligen hårt.

3 Marknadsstruktur

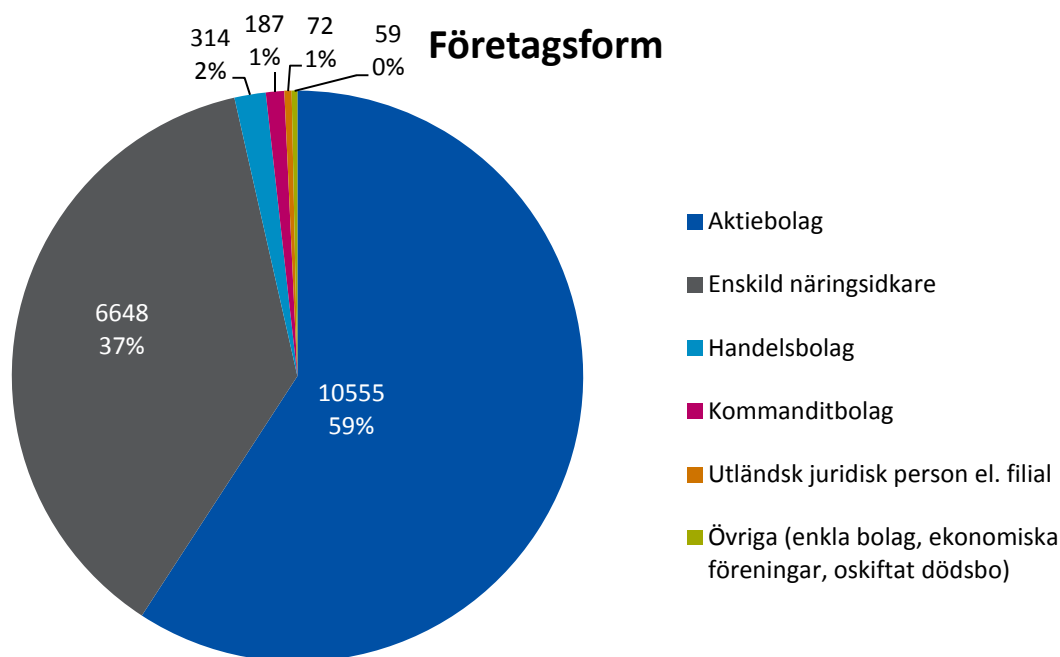
Detta kapitel redogör för hur företagen som verkar som producenter på marknaden ser ut. En transporttjänst kan innebära att flera företag ingår i en kedja där alla företag producerar delar av helheten. I ett relativt enkelt exempel kan det vara ett logistikföretag som på uppdrag av en kund i tillverkningsindustrin anlitar ett åkeri för en transport.

De olika företagen i kedjan är i de flesta fall olika i storlek, där åkerierna ofta är småföretag med stora logistikföretag (transportförmedlare) som kunder, som i sin tur är tjänsteföretag med stora kunder inom exempelvis industri eller handel. Logistikföretagen kan även ha en egen fordonsflotta samtidigt som de anlitar andra åkerier.

3.1 Företagen - åkerier

En stor andel av åkerierna som verkar som producenter på marknaden är som sagt små företag. De vanligaste företagsformerna är (likt för ekonomin i stort) enskild näringsidkare och aktiebolag. Nedan diagram 6 visar fördelningen på företagsformer inom åkeribranschen:

Diagram 6: Producenter efter företagsform.

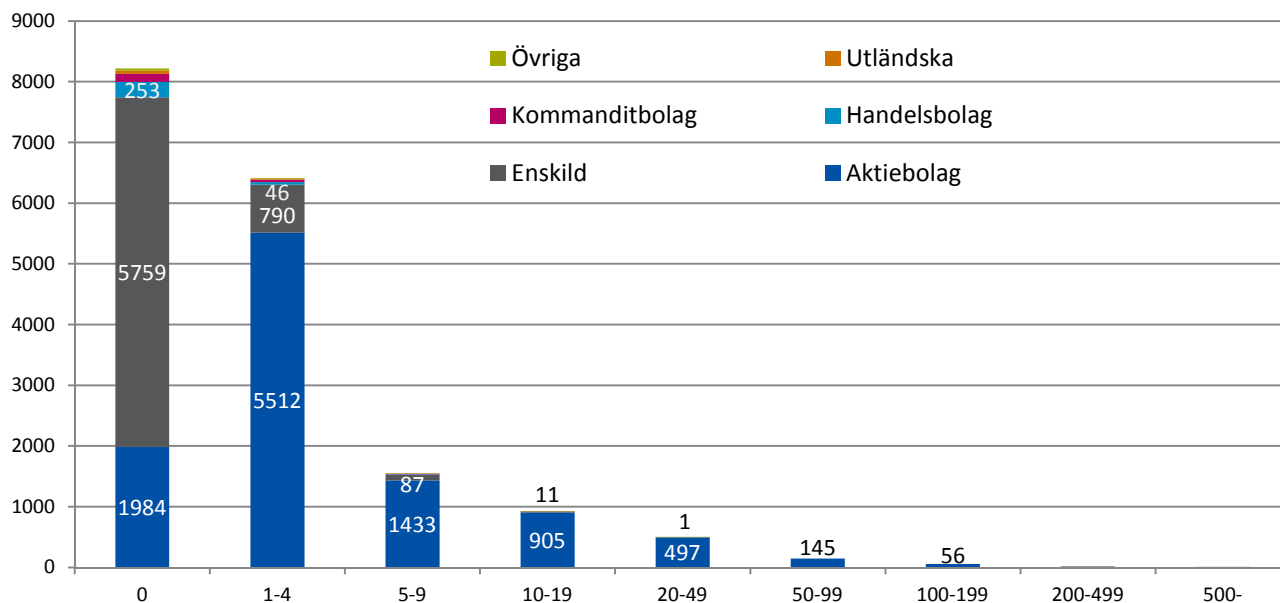


Källa: Infotorg.

Det är tydligt att den dominerande företagsformen bland producenterna är små aktiebolag med fåtal anställda eller enskilda näringsidkare (fysiska personer). Nästan 60 procent av företagen är aktiebolag, och mer än en tredjedel är enskilda näringsidkare.

Småföretagsdominansen är även tydlig gällande antal anställda hos producenterna. Diagram 7 visar antalet företag i förhållande till antal anställda efter SCB:s storleksklasser, samt antal företag efter företagsform:

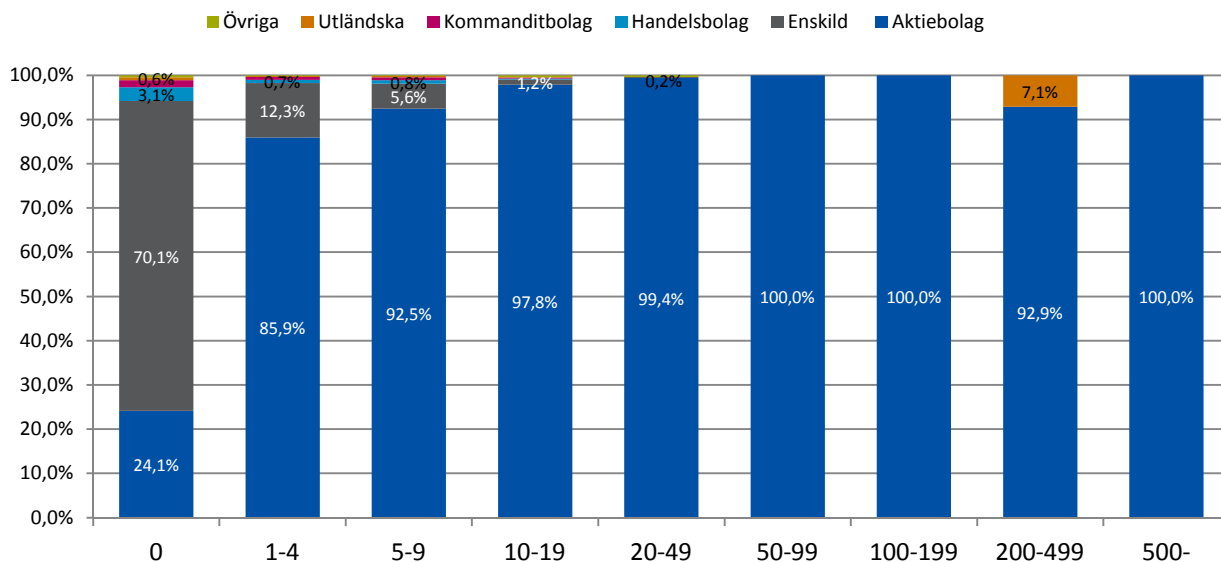
Diagram 7: Antal företag uppdelat på företagsform i SCB-storleksklasser över antal anställda.



Källa: Infotorg.

Det är tydligt att enskilt företag på det egna personnumret i huvudsak föredras för de allra minsta företagen och därefter är det aktiebolag som är den dominerande formen. Nedan diagram 8 visar hur företagsformen fördelar sig i procent:

Diagram 8: Fördelning företagsform på storlek efter antal anställda.



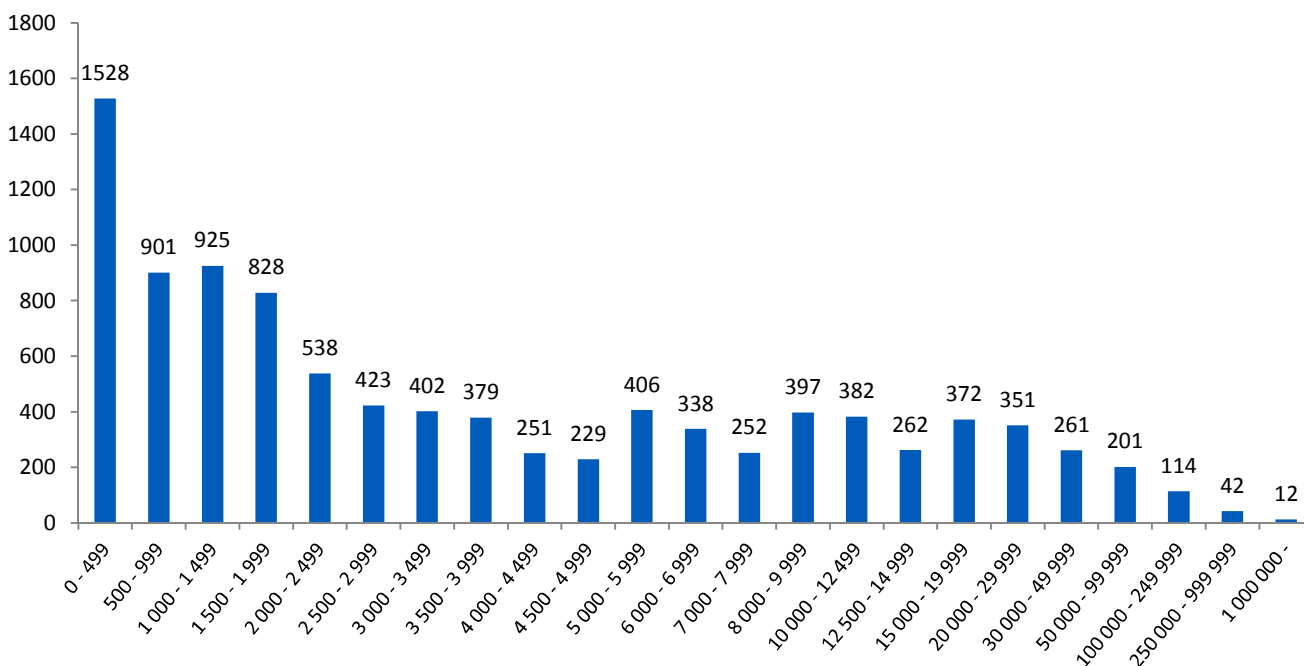
Källa: Infotorg.

Dominansen av aktiebolag som företagsform tar sin början redan vid ett fåtal anställda vilket tydliggörs i diagram 8. Det är med andra ord en betydande fördel att bedriva verksamhet i aktiebolag när företaget är stort nog att ha anställda. Sett till ekonomisk risk för ägarna lämpar sig aktiebolag betydligt bättre för större företag, då skyddet vid konkurser är bättre och inte innefattar något personligt betalningsansvar.

Ägarna av ett aktiebolag har till skillnad mot en enskild näringsidkare inte något personligt ansvar för bolagets förpliktelser. En skillnad är dock att för att kunna bilda ett aktiebolag krävs 50 000 kr i startkapital, vilket i sig kan utgöra ett hinder. För en åkare utan anställda som tar konsultuppdrag sporadiskt vid sidan om anställning kan formen enskild näringsidkare utgöra en flexibel lösning.

Även sett till omsättning är de flesta företagen på producentsidan små. Nedan diagram 9 visar nettoomsättningen, d.v.s. intäkter från sålda varor och utförda tjänster som ingår i företagets normala verksamhet med avdrag för lämnade rabatter, mervärdesskatt och annan skatt som är direkt knuten till omsättningen:

Diagram 9: Antal företag i storleksklass nettoomsättning, angivet i tusentals kronor (aktiebolag).



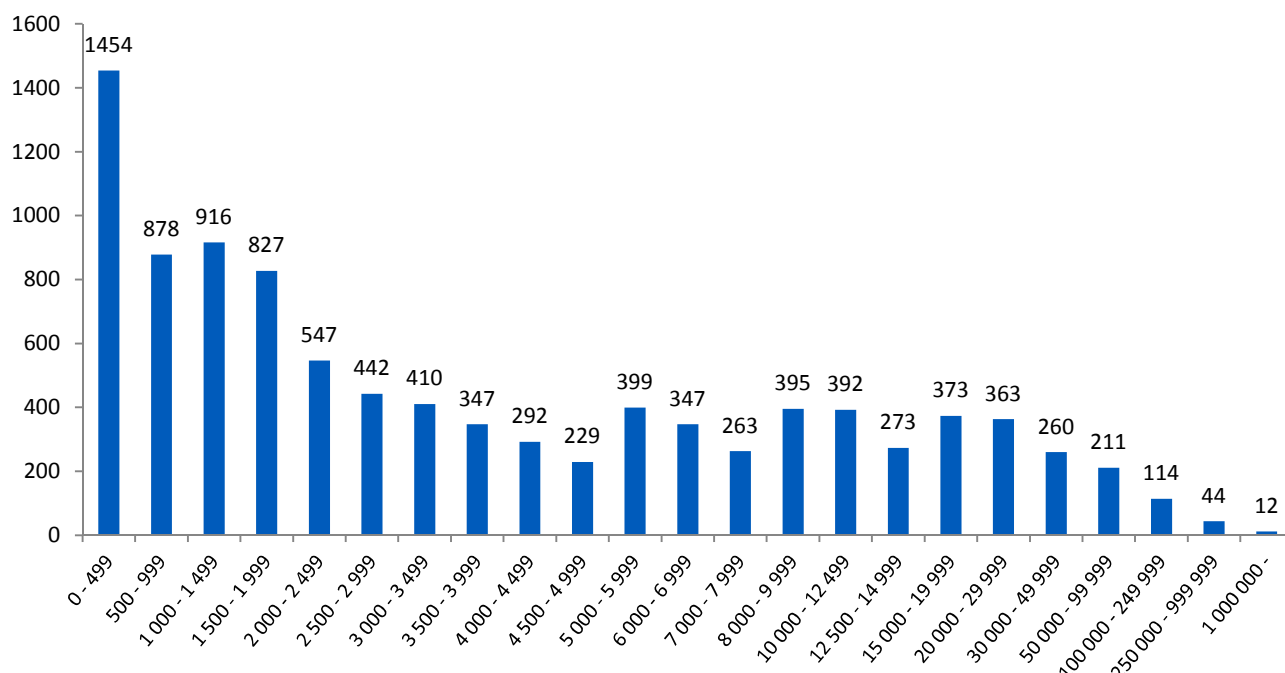
Källa: Infotorg.

Av ovan diagram 9 framgår det att en fjärdedel av aktiebolagen har en nettoomsättning på under 1 miljon kr i senaste årsbokslutet (2013). En tredjedel (33 procent) av aktiebolagen har en nettoomsättning på över 5 miljoner kr.

Enligt EU-kommissionens definition¹³ är de som har mellan 10 och 49 anställda och vars totala omsättning inte överstiger 10 miljoner euro per år *små företag*, och de med färre än 10 anställda och med högst 2 miljoner euro i årsomsättning definieras som *mikroföretag*. Finns det bara en anställd (ägaren) är företaget definierat som *soloföretag*. *Egenanställda* är de som är egenföretagare men arbetar genom annans företag. Nedan diagram 10 visar antal företag (aktiebolag) i storleksklass efter totala omsättningen i senaste bokslutet (2013).

¹³ http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/facts-figures-analysis/sme-definition/index_sv.htm

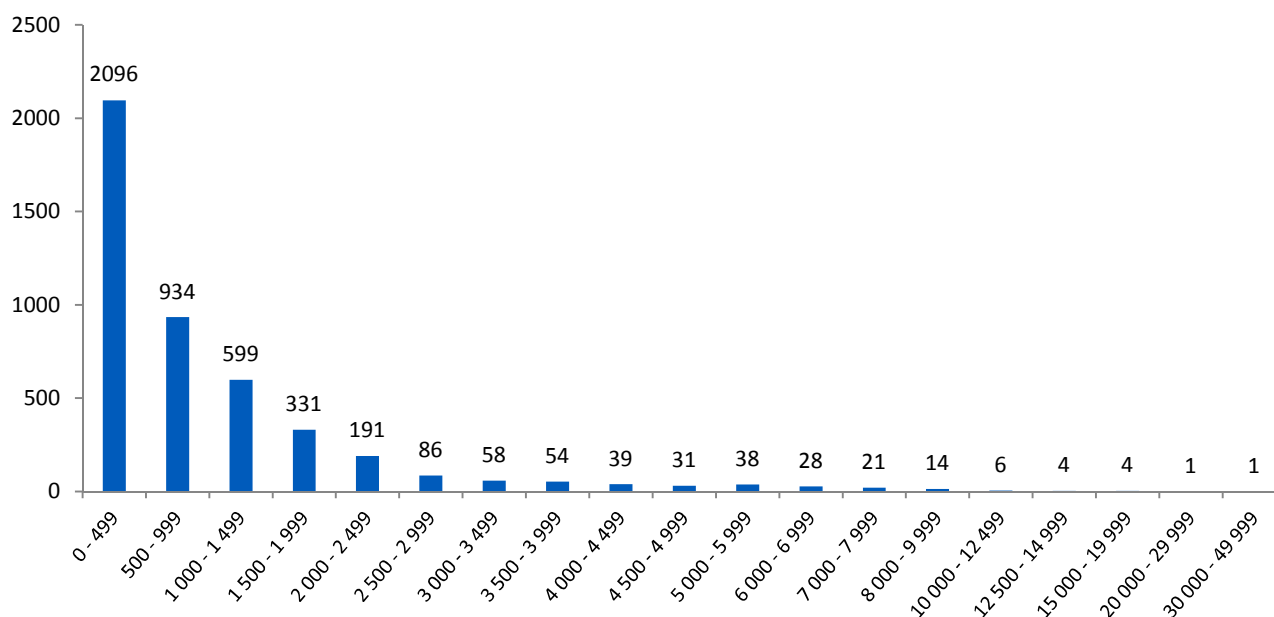
Diagram 10: Antal företag i storleksklass total omsättning - aktiebolag, angivet i tusentals kronor.



Källa: Infotorg.

Den absolut största delen (ca 90 procent) av åkeriaktiebolagen i Sverige skulle definieras som mikroföretag eller soloföretag enligt denna definition. 8-9 procent skulle klassas som små företag och endast 1-2 procent skulle klassas som större än små företag¹⁴. För de enskilda näringsidkarna ser fördelningen ut enligt nedan sett till total omsättning:

Diagram 11: Antal företag i storleksklass total omsättning – enskilda näringsidkare, angivet i tusentals kronor.



Källa: Skatteverket.

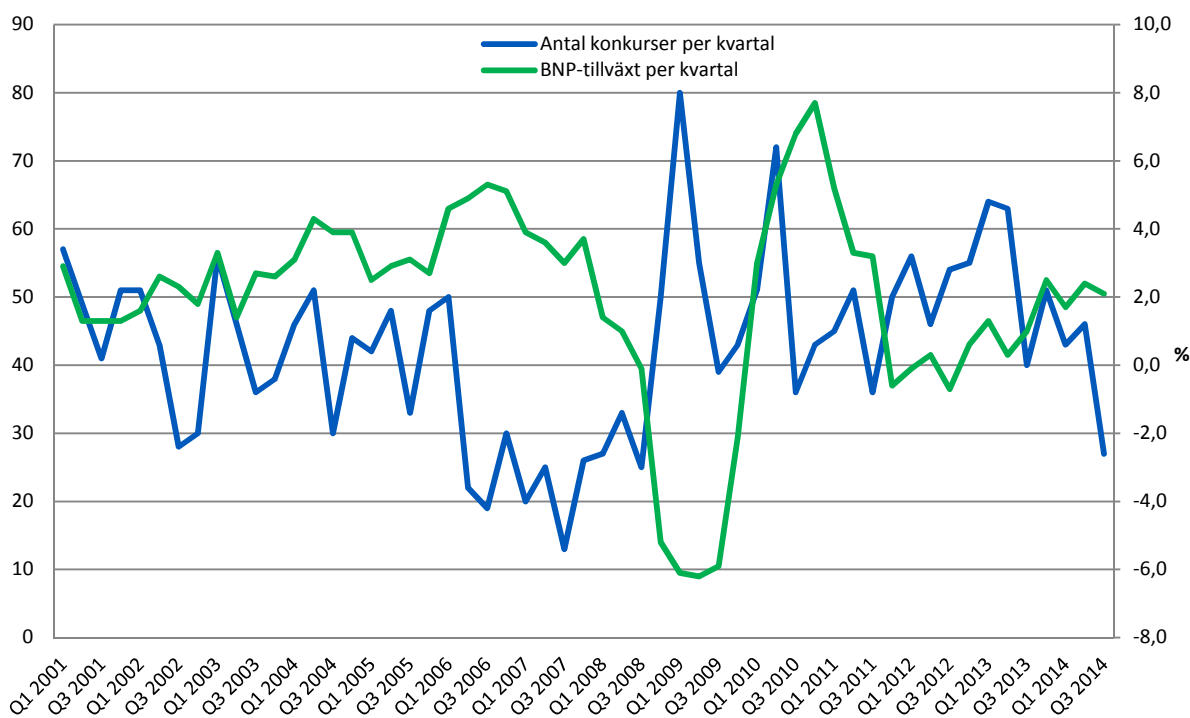
¹⁴ http://europa.eu/legislation_summaries/enterprise/business_environment/n26026_sv.htm

Bland enskilda näringsidkare finns det förutom några få undantag enbart mikroföretag och mindre företag än så sett till total omsättning.

3.2 In och utträde ur marknaden

Ett sätt att få en uppfattning om dynamiken på en marknad kan vara att studera frekvenser för in- och utträde av företag. I det sammanhanget är konkurser en indikator. Diagram 12 nedan visar sambandet mellan BNP-tillväxt och konkurser för producenter på marknaden:

Diagram 12: Månadsvisa konkurser för företag i SNI-kod 49410 och kvartalsvisa BNP-tillväxten.

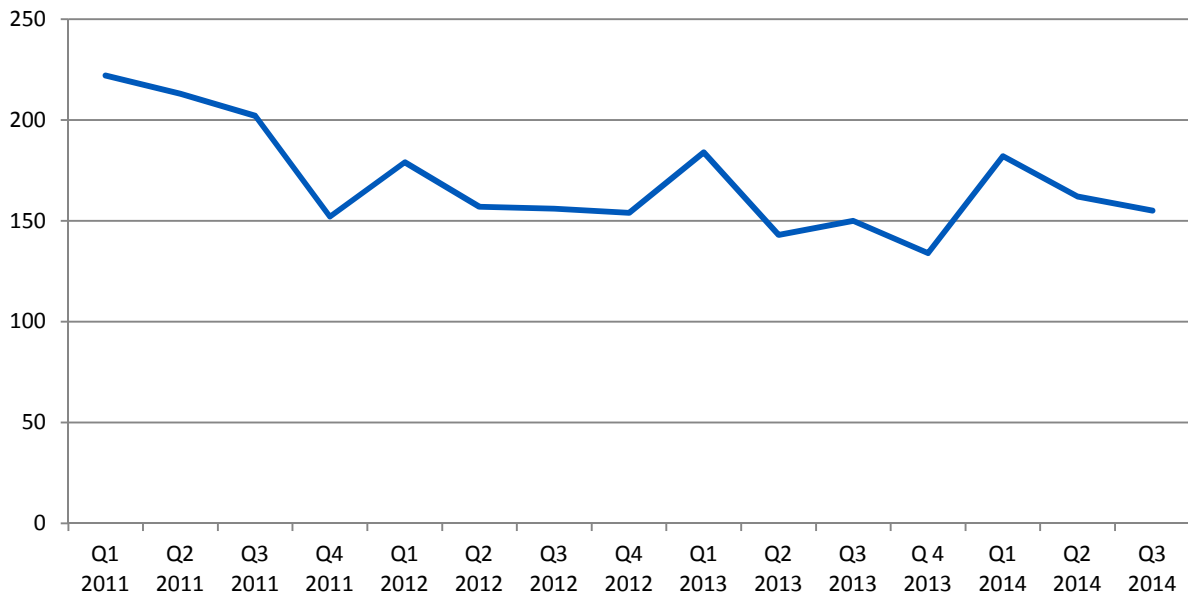


Källa: Tillväxtanalys och SCB.

Diagrammet visar en variation som med viss eftersläpning följer den allmänna ekonomiska utvecklingen. Förväntningen är att linjerna ska gå åt motsatt håll vilket till största delen infrias. Konkurser är dock inte den enda formen av utträde på en marknad då företag kan avvecklas på andra sätt, exempelvis kan företaget ändra verksamhet och få en annan SNI-kod, genom fusion gå ihop med annat företag, och enskilda näringsidkare kan avsluta sitt företag.

Antalet nystartade företag i aktuell SNI-kod har sett ut enligt nedan diagram 13 kvartalsvisa siffror finns sedan 2011:

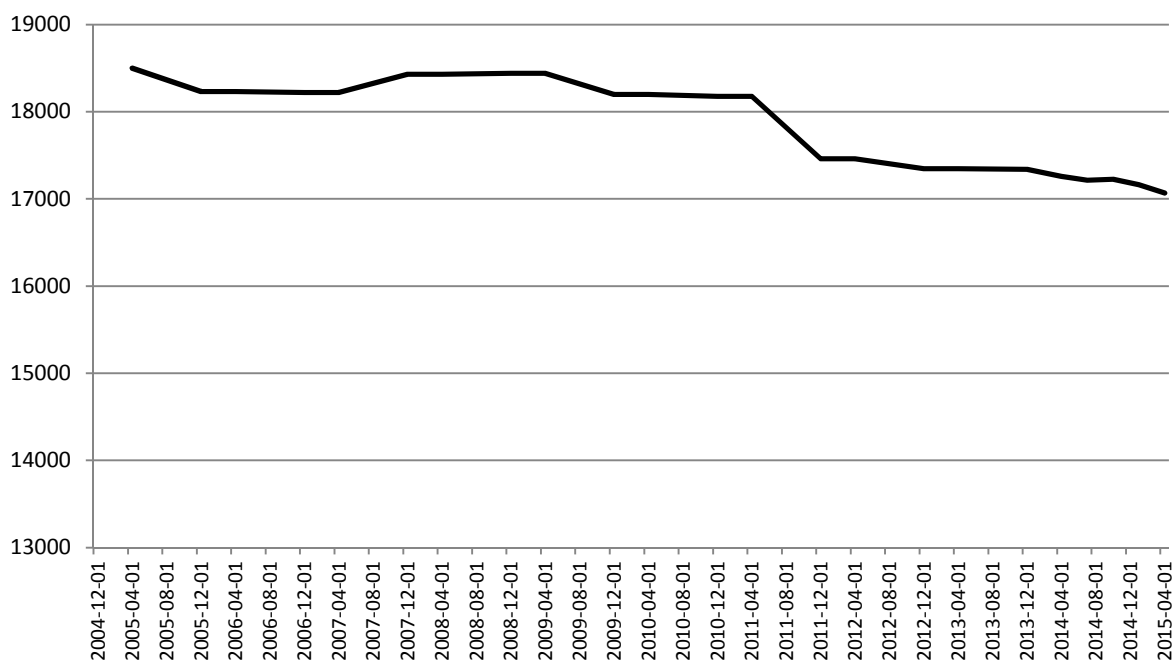
Diagram 13: Nystartade företag i SNI-kod 49410:



Källa: Tillväxtanalys.

Sammantaget kan det vara svårt att säga något definitivt om omsättningen av företag på marknaden. Trösklarna för in- och utträde på marknaden är låga och den absoluta majoriteten av företagen är små till storlek, varför en relativt hög omsättning är möjlig (detta kommer att behandlas utförligare i kapitel 6). Siffrorna över antal företag med tillstånd till yrkesmässig trafik gods visar en relativt stabil utveckling över tid:

Diagram 14: Antal tillståndshavare gods, glidande årsmedelvärde.



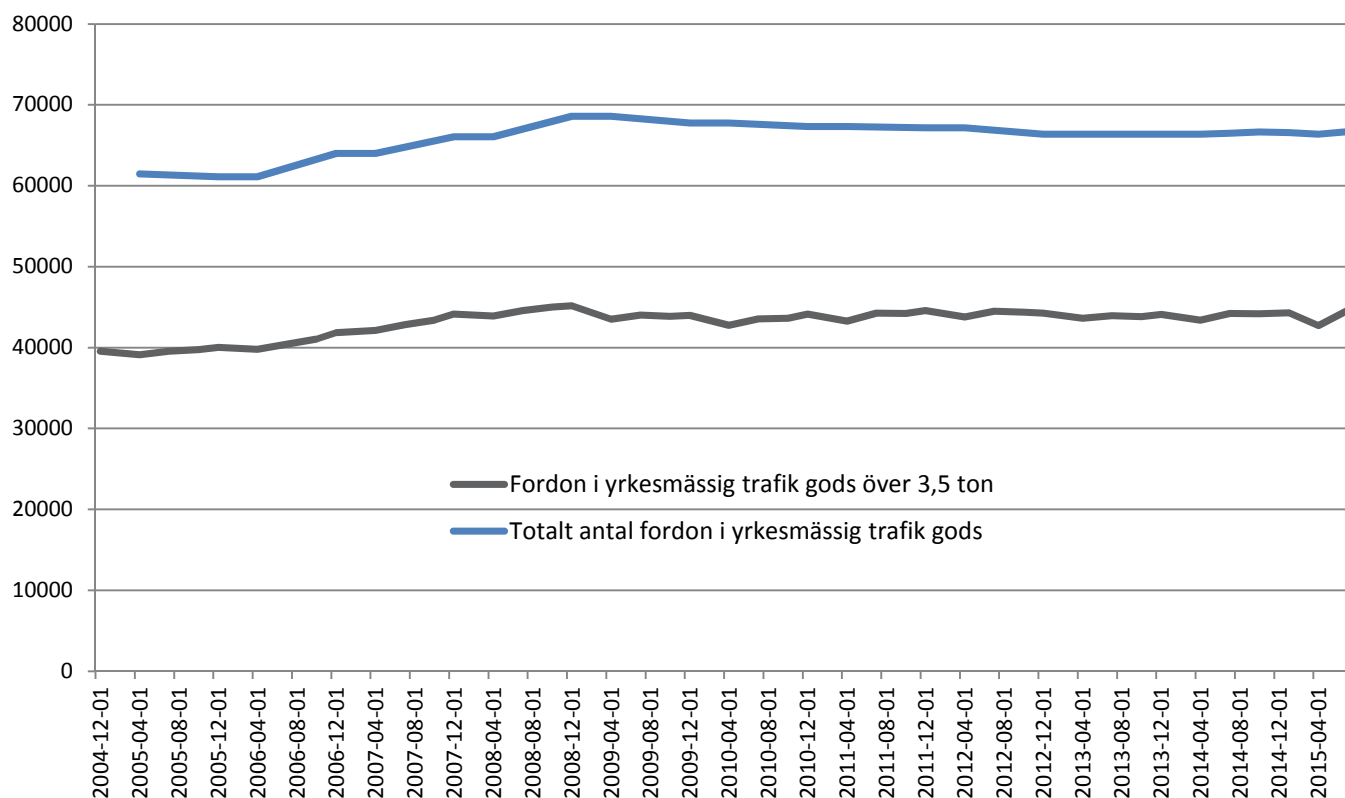
Källa: Vägtrafikregistret

En stor minskning av antal tillstånd skedde 2011-2012. Detta ska ses mot bakgrund av en förändring som trädde i kraft den 1 januari 2011 och som medförde att alla som har tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik ska betala en årlig tillsynsavgift på 1 200 kronor.

Med samma lagändring höjdes även ansökningsavgiften från 1200 kr till 3200 kr. Tidigare fanns det enbart en ansökningsavgift om 1200 kr för tillståndshavare. Lagändringen beslutades av riksdagen i december 2010¹⁵. Dessa förändringar har skapat starkare incitament bland tillståndshavarna att återkalla tillstånden om de inte används.

Även för antalet fordon anmälda i godstrafik har utvecklingen sett stabil ut över en längre tid. Siffrorna nedan inkluderar totala antalet fordon med fordon över 3,5 ton särredovisat, i totalen ingår även lättare fordon såsom budbilar:

Diagram 15: Fordon anmälda i yrkesmässig trafik för gods. årsvis fram till 2014 och kvartalsvis från 2014 och framåt.



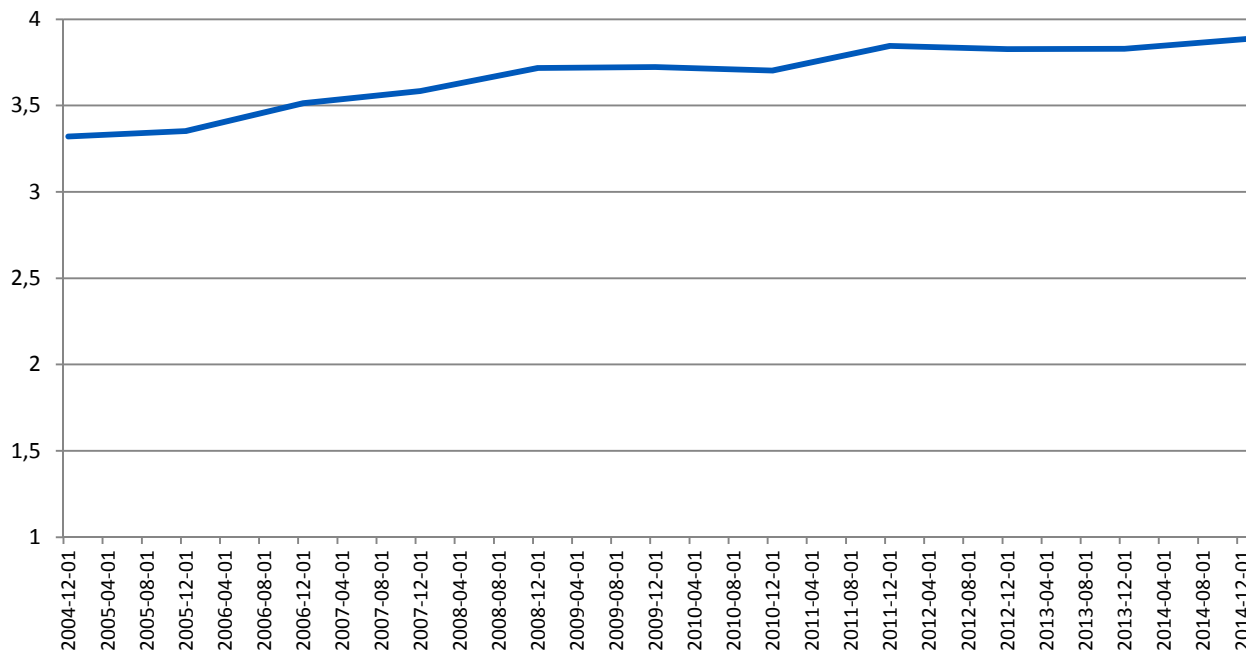
Källa: Vägtrafikregistret.

Antal fordon i yrkesmässig godstrafik har ökat under perioden med över 9, procent från 61 449 till 67 187. Den stora ökningen av antal fordon i yrkesmässig trafik skedde under åren i högkonjunkturperioden 2006-2008, innan finanskrisen. Därefter minskade antal fordon stadigt men under andra kvartalet 2015 började återigen fordonsflottan att öka. För antalet anmälda lastbilar över 3,5 ton i yrkesmässig godstrafik har trenden varit en ganska stabil men avtagande ökning, men har sedan 2009 varit i princip stilla.

¹⁵ http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/Avgifter-i-Transportstyrelsens_GY0330/

En intressant fråga i sammanhanget är om det finns en trend i genomsnittligt antal fordon i yrkesmässig godstrafik per trafik tillstånd till godstrafik. Nedan diagram visar på den årsvisa utvecklingen för antal fordon i genomsnitt per tillstånd:

Diagram 16: Antal fordon i yrkesmässig godstrafik per trafik tillstånd, årsvis 2004-2014.



Källa: Vägtrafikregistret.

Av ovan siffror går det att se att trenden successivt sedan 2004 varit ett ökande antal fordon per tillstånd, detta främst p.g.a. ett minskande antal trafik tillstånd för gods, från 18 499 tillståndshavare den 31 december 2004 till 17 056 den 2 juli 2015, en minskning på nästan 8 procent.

Om antalet fordon i yrkesmässig godstrafik är avhängigt rådande konjunktur och efterfrågan på marknaden, kan det inte sägas vara lika uppenbart för tillstånden, vilket är naturligt mot bakgrund av faktumet att fordonsinnehav innebär en påtaglig löpande kostnad och incitamenten är starka att göra sig av med fordon som inte används.

För tillstånden innebar avgiftsförändringarna från 2011 att incitamenten ökade för företag att begära återkallelse av trafik tillstånd som inte används. Transportstyrelsen påminner årligen via pressmeddelande om att trafik tillstånd som inte används ska återkallas.

3.3 Delmarknader

Det finns ett antal viktiga delmarknader inom godstrafikmarknaden på väg som i viss utsträckning skiljer sig från varandra. Enligt branschorganisationen Sveriges åkeriföretag utgör följande delmarknader i tabell 1 nedan de största andelarna av medlemsföretagens verksamhet:

Tabell 1: Viktigaste delmarknaderna för Sveriges Åkeriföretags medlemmar.

Delmarknad	Procent av företag verksamma
Bygg- och anläggning	49
Fjälltransport	26
Närdistribution	18
Skogstransport	15
Maskintransport	11
Jordbrukstransport	10
Miljötransport	9
Tanktransport	5
Övriga	12

Källa: Sveriges Åkeriföretag

Totalen i tabellen ovan summerar till mer än 100 procent p.g.a. att företag är aktiva på mer än en delmarknad.

Konkurrenssituationen är olika för de olika marknaderna, vissa delmarknader har högre inträdesbarriärer p.g.a. godsets särskilda egenskaper eller ett avgränsat geografiskt område.

Det kan även vara krav på stor lastkapacitet eller särskild kompetens relaterat till godsegenskaper, exempelvis inom miljötransporter, skogstransporter, tanktransporter och maskintransporter.

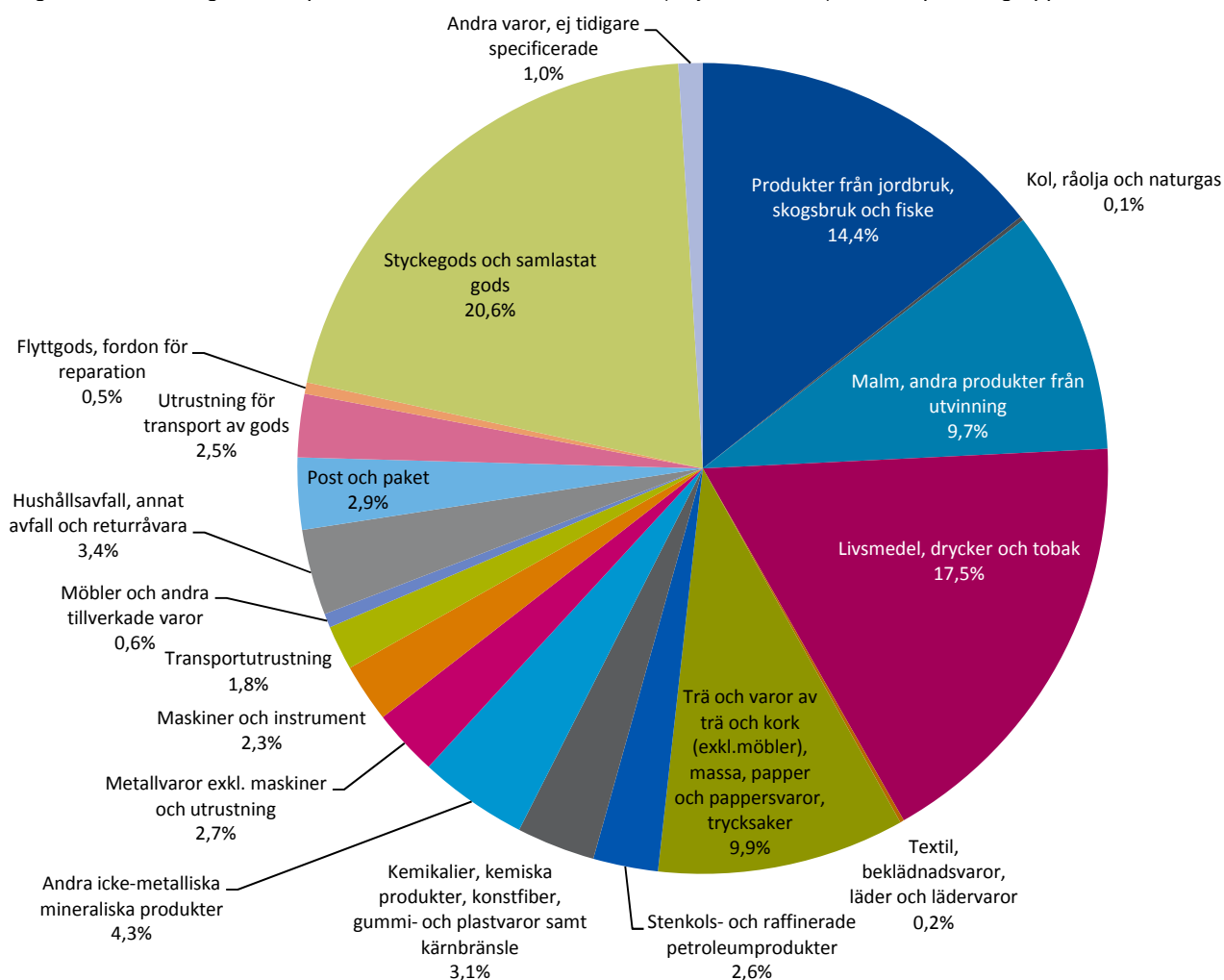
Bygg- och anläggning och fjälltransport är de vanligaste marknaderna att vara aktiv på. Närdistribution som omfattar styckegodstransporter, budförsändelser, post- samt småpaket, är också en vanlig verksamhet. Bland *övriga* transporter ingår transporter av bilar, bilbärgning, maskin- och tungtransporter samt bohags- och kontorsflyttningar.¹⁶

Konjunkturkänsligheten är olika mellan delmarknaderna, och de är i olika utsträckning beroende av och påverkar den ekonomiska utvecklingen i landet i stort. I inledningen till detta kapitel redogjordes generellt för att godstransporter på väg antas ha en samvariation med tillväxten i ekonomin i stort, och även nivån av ekonomisk utveckling i landet i stort. Exempelvis är åkerier inriktade på bygg- och anläggningstransporter beroende av utvecklingen inom byggsektorn, och åkerier fokuserade på skogstransporter är beroende av den specifika råvarumarknaden. Således vore det till viss del möjligt att förutspå utvecklingen på de delmarknader som är beroende av utvecklingen för väldigt konjunktur känsliga verksamheter som bygg- och råvaruindustrin. Däremot finns det delmarknader som miljö- och renhållning och till viss del distribution och budtransport som inte är lika konjunkturberoende.

Bilden av delmarknaderna som tillhandahålls av Sveriges Åkeriföretag genom medlemsundersökningar kan kompletteras med Trafikanalys siffror över de varugrupper som är vanligast förekommande i lastbilsundersökningen, i nedan diagram redovisas tonkm av transporter av varugrupperna i procentandelar:

¹⁶ Sveriges åkeriföretag: Fakta om åkerinäringen 2013.

Diagram 17: Inrikes godstransporter med svenska lastbilar 2014 (miljoner ton-km) fördelat på varugrupper.



Källa: Trafikanalys.

Indelningen ovan utgår från UNECE:s definitioner och klassificeringssystem¹⁷. De vanligaste varugrupperna är produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, malm och andra produkter från utvinning, livsmedel, drycker och tobak, varor och produkter från trä och kork som papper, massa m.m. och styckegods och samlastat gods.

Produkter från jordbruk, skogsbruk, och fiske är exempelvis potatis och spannmål, fisk, levande djur (boskap), och framförallt rundvirke, som utgör ca 65 procent av tonkm inom kategorin. Bland *malm och andra produkter från utvinning* utgör jord, sten och sand ca 72 procent. Den stora järnmalmsutvinningen i norra delarna av Sverige använder i huvudsak järnvägs- och sjötransporter med anledning av godsets egenskaper.

Livsmedel, drycker och tobak innefattar livsmedel som genomgått någon slags förädling eller process innan distribution. *Trä och varor av trä och kork (exkl. möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker*, består till ca 36 procent av sågade, hyvlade trävaror, och till lika stor del (36 procent) av flis och trä-/sågavfall. Papp- och papper, samt varor av detta utgör 16 procent av kategorin. Den stora kategorin *styckegods och samlastat gods* utgörs av olika slags gods som fraktas tillsammans.

¹⁷ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2008/wp6/ECE-TRANS-WP6-155a1e.pdf>

4 Lönsamhet, effektivitet och stabilitet

Detta kapitel behandlar åkeriföretagen ur ett ekonomiskt perspektiv. För att kunna göra detta har information samlats in rörande ett antal tämligen vedertagna ekonomiska nyckeltal. Syftet med kapitlet att ge en översiktlig bild av företagens lönsamhet, stabilitet och resultat.

I Sveriges Åkeriföretags branschanalys från 2012 framkommer det att de företag av medlemmarna som har vuxit mest lönsamt under åren 2006-2010 är framförallt verksamma inom jordbrukstransporter, bygg- och anläggning, tank- och distribution. Minst lönsamma har framförallt skogstransporter och fjärrtransporter varit.¹⁸

Som tidigare nämnts är förutsättningarna på de olika delmarknaderna olika och konkurrensen av olika natur. Delmarknader som har högre inträdesbarriärer och som kräver exempelvis lokal förankring eller expertkunnande hos förare kommer således inte vara lika hårt ansatta av konkurrens som exempelvis fjärrtransporter, en delmarknad där konkurrenssituationen varit i såväl akademiskt som medialt fokus under de senaste åren.

Inom internationella fjärrtransporter ser strukturen på efterfrågesidan annorlunda ut än på utbudssidan, med dominerande inslag av ett fåtal stora globala logistikbolag som köpare och en stor mängd mindre åkeriföretag på utbudssidan.

För företag som utför inrikes och utrikes fjärrtransporter är kontakten med transportköparen oftast endast indirekt, då andra företag förmedlar transporter. Förmedlingsföretaget har affärskontakten med transportkunden och administrerar transporten. Dessa förmedlingsföretag anlitar sedan åkeriföretag för att genomföra transporten.

Tidigare har det ofta funnits en långsiktig avtalsknytning mellan åkeri och förmedlingsföretag, trenden har dock under senaste årtiondet gått mot att internationella transporter kan köpas och säljas på en datoriserad spotmarknad¹⁹. Fjärrtransporter skiljer sig även från många andra delmarknader med sin ofta multimodala karaktär, där transport med lastbil ofta utgör endast en del av kedjan.

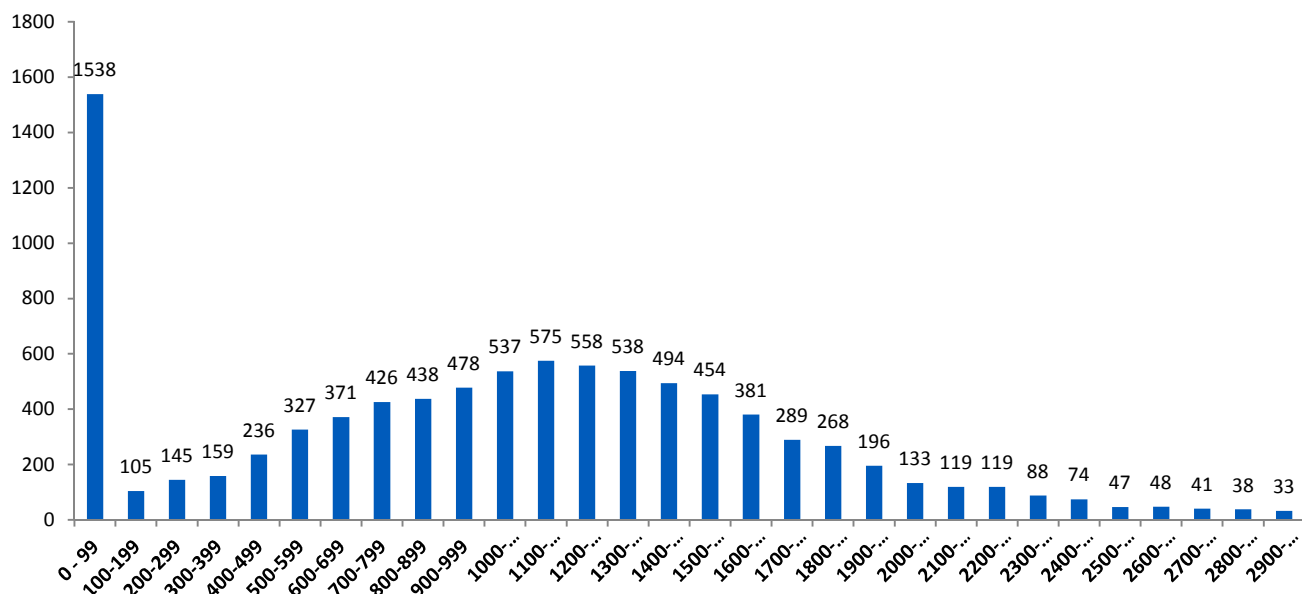
4.1 Företagens omsättning

Ett sätt att mäta företags effektivitet och i någon mån förädlingsvärdet av produkten eller tjänsten som produceras och säljs är årsomsättning dividerat med medelantalet anställda under året. En minskande omsättning per anställd riskerar att leda till rationaliseringar genom att företaget minskar personalstyrkan. För aktiebolagen i åkerinäringen ser nyckeltalet ut enligt diagram 18 nedan.

¹⁸ Simpler™ Branschanalys, Sveriges åkeriföretag 2012 http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/simpler-rapporten-he_0.pdf

¹⁹ Marknad där tjänster eller produkter ofta köps för omedelbar leverans och utan längre bindning, anbud och kontrakt sker oftast samma dag.

Diagram 18: Antal företag i storleksklass nettoomsättning per anställd, tkr.(aktiebolag, 2013)

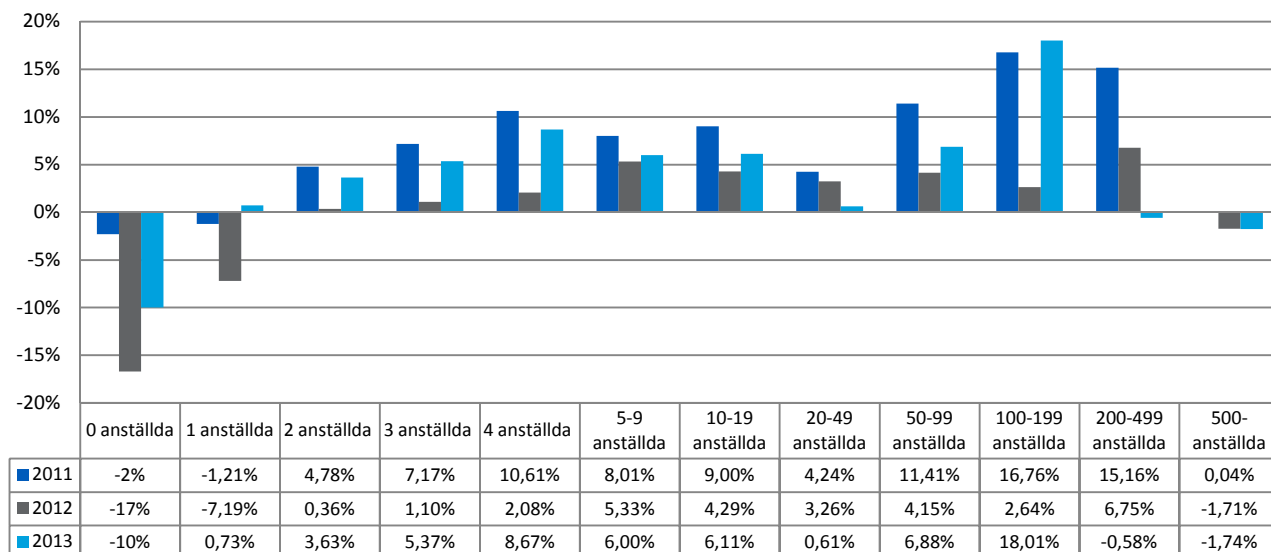


Källa: Infotorg.

Istället för att anställa egna förare är en möjlighet för bolagen att hyra in personal genom bemanningsföretag eller betala egenföretagare som tar transportuppdrag. Detta höjer omsättningen per anställd då antalet anställda kan hållas på en väldigt låg nivå, och istället blir utgiften bokförd som inköp av tjänst. Ett bolag kan även ha en viss andel av förarna inhyrda och ha en ”kärna” av anställda förare, för att på så vis parera nedgångar i efterfrågan. Utvecklingen mot fler inhyrda förare skulle innebära en omflyttning av kostnader från posten *personalkostnader* till *övriga externa kostnader* i årsredovisningen för ett aktiebolag.

Över tid har den procentuella förändringen på årsbasis för den totala (summerade) nettoomsättningen (för alla aktiebolag i storleksklassen) sett ut enligt nedan diagram, uppdelat på storleksklasser efter antal anställda:

Diagram 19: Förändring i årsvis total nettoomsättning 2011-2013, uppdelat på storleksklass efter antal anställda.(aktiebolag)



Källa: Infotorg.

Av diagram 19 framgår att nettoomsättningen totalt sett utvecklats bäst för bolagen av de större kategorierna under åren 2011-2013, de allra minsta bolagen har haft en negativ utveckling under 2011 och 2012.

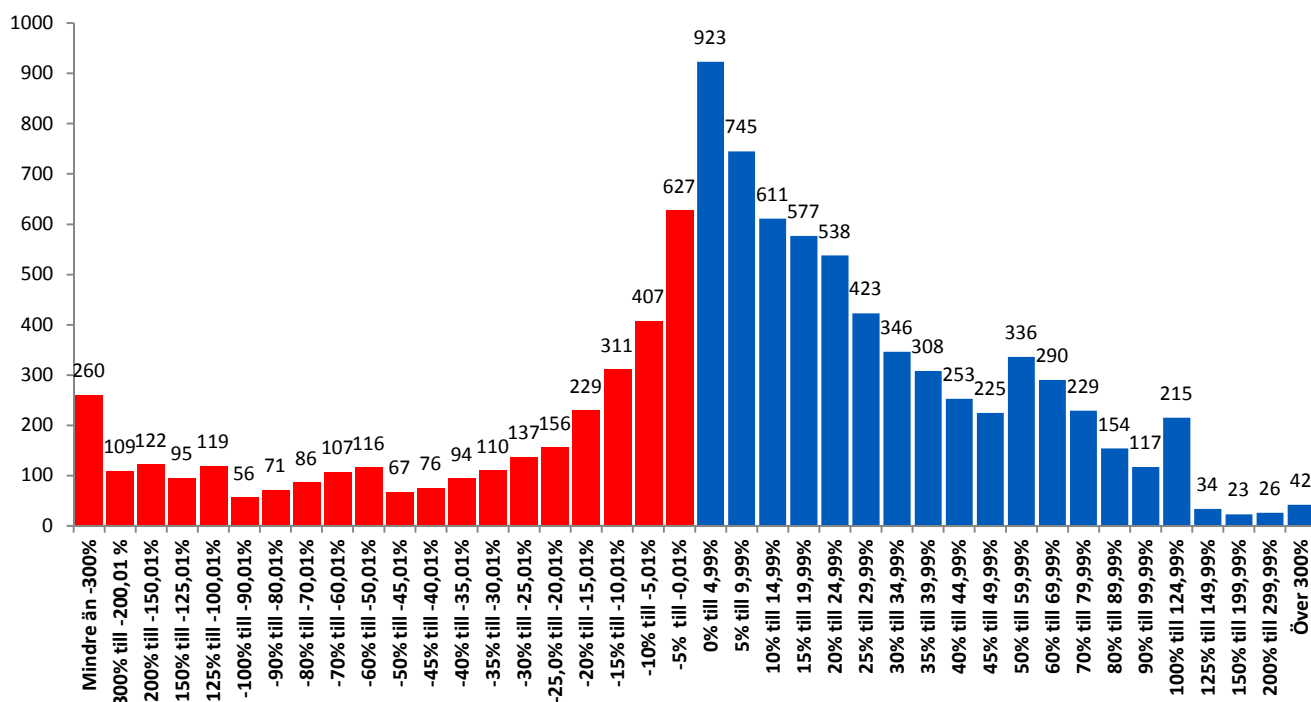
4.2 Företagens avkastning på kapital

Avkastning på eget kapital visar på vilken lönsamhet för ägarna som ett bolag kan inbringa. Med andra ord hur effektivt tillgångarna i företaget kunnat utnyttjas för att skapa ett överskott. Nyckeltalet räknas fram genom att ta nettoresultat i procent av justerat eget kapital²⁰.

Detta nyckeltal kan ställas i relation till förväntad avkastning på andra placeringar för ägarna, exempelvis inlåningsränta på bankkonto eller andra alternativa placeringar.

Avkastningen på eget kapital bör vara större än inlåningsränta på bank, i och med att risken är väsentligt större i företagande än vad den är för kontoplaceringar. Hur stor premien bör vara torde variera med grad av risk för verksamheten. För åkeriföretagen som är aktiebolag ser avkastning på eget kapital ut enligt nedan:

Diagram 20: Avkastning eget kapital, antal företag i procentintervall (aktiebolag, 2013)



Källa: Infotorg.

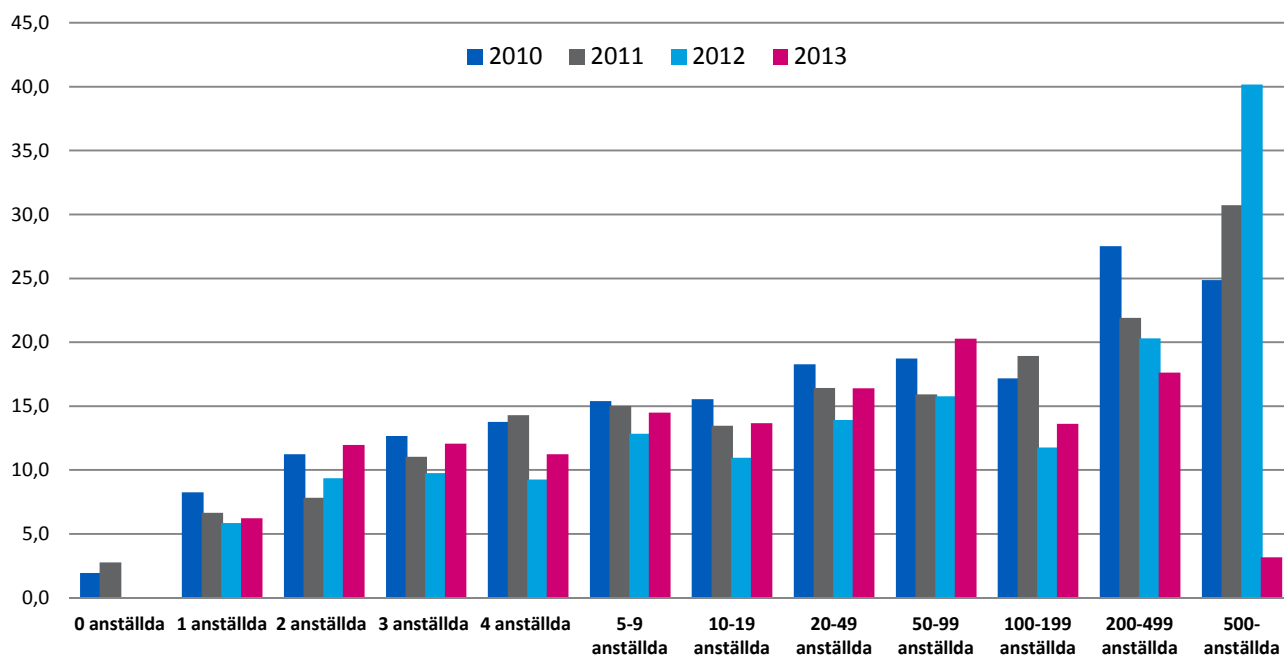
Cirka två tredjedelar av aktiebolagen uppvisar en positiv avkastning på eget kapital. En viktig faktor i sammanhanget är att majoriteten av företagen är små med få eller inga anställda. Det finns således en begränsande faktor i hur stor avkastning som det egna insatta kapitalet kan ge. Det vill säga att skalbarheten²¹ har en stor påverkan på avkastning av eget kapital.

²⁰ Justerat eget kapital= Eget kapital plus obeskatade reserver med avdrag för uppskjuten skatteskuld

²¹ Skalbarhet innebär att det finns potential till minskad marginalkostnad vid en ökning av produktionen, det finns ekonomiska incitament att låta företaget växa.

Diagram 21 visar hur medianvärdet för avkastningen på eget kapital har utvecklats med hänsyn taget till företagets storlek:

Diagram 21: Utveckling medianvärde för avkastning på eget kapital i procent, uppdelat på företagsstorlek (aktiebolag 2010-2013)



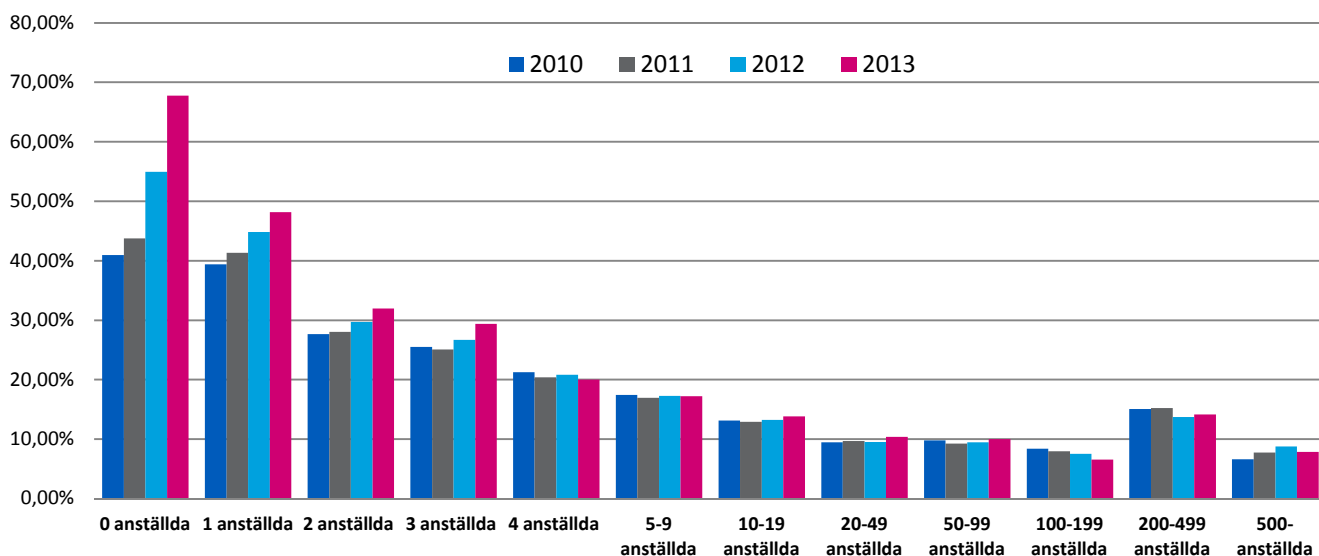
Källa: Infotorg.

Medianvärdena för avkastning på eget kapital är högre för företag med fler anställda med viss utplanande trend. Detta kan tolkas som att det är mer lönsamt för ägarna med större verksamhet (fler anställda) upp till en viss storlek. De riktigt stora företagen som har 200-499 eller 500 och fler anställda är få till antalet i diagram 21 ovan, 13 respektive 10, varför förändringar i enskilda företags lönsamhet från år till år kan inverka i relativt stor utsträckning på nyckeltalets utfall. För aktiebolagen utan anställda har medianvärdet på avkastningen under 2012 och 2013 varit noll, och för ett flertal av storleksklasserna har det inte återhämtat sig till 2010 års nivå.

En påverkande faktor är även hur stor del eget kapital som ägare själva går in med i företaget kontra hur mycket som lånas upp. Vilka möjligheter som finns till att locka investerare för att skala upp verksamheten har betydelse i sammanhanget.

Det egna kapitalets storlek i relation till omsättning och resultat har betydelse för nyckeltalets utveckling. Förändringar i finansieringsmönster över tid och ränteläget påverkar detta nyckeltal tillsammans med förändringar i företagets resultat. Relationen mellan eget kapital och omsättning har sett ut enligt diagram 22 nedan:

Diagram 22: Eget kapital i relation till total omsättning i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.

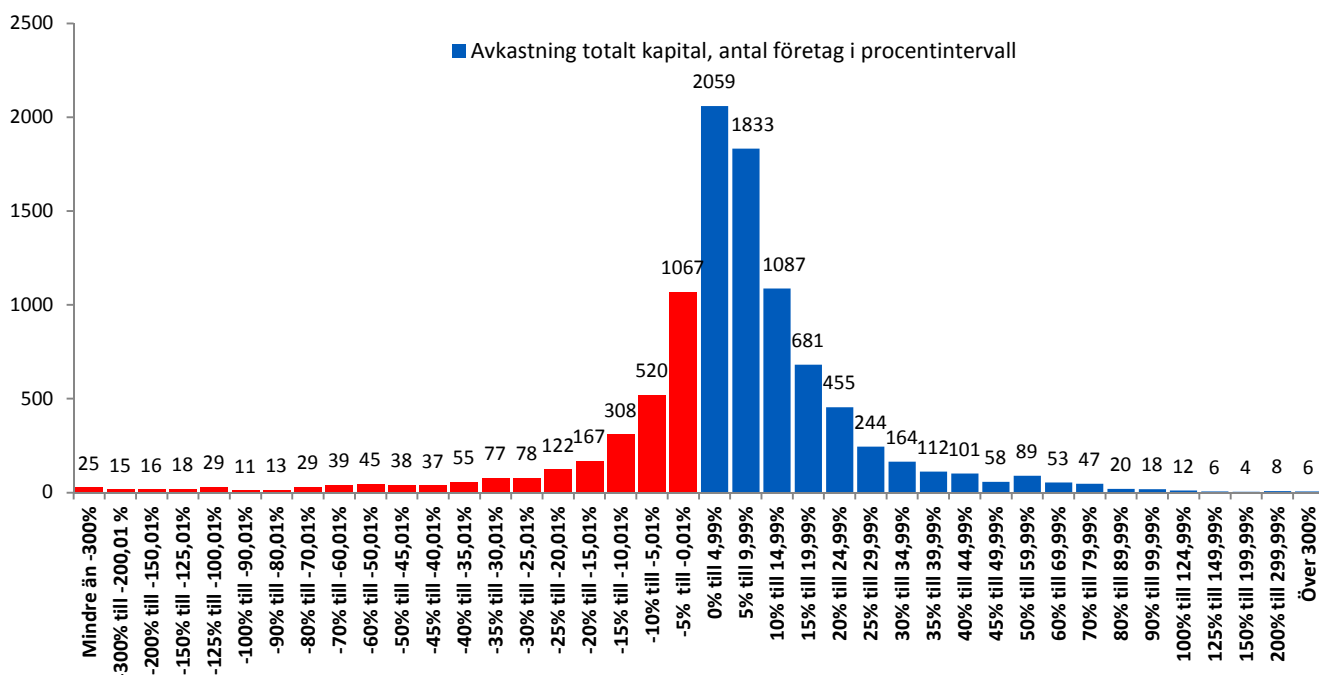


Källa: Infotorg

Framförallt de mindre aktiebolagen har ökat andelen eget kapital under senare år medan trenden inte är lika tydlig för bolagen med 4 anställda och över. Företagen med ett stort antal anställda (200 och uppåt) är få till antalet och därför får enstaka bolags egenskaper stort genomslag på siffrorna för den gruppen, varför gruppen 200-499 anställda sticker ut i sammanhanget.

För att illustrera lönsamheten oavsett storlek på ägarnas insats i form av kapital redovisas i diagram 23 avkastningen på totalt kapital, vilket utgörs av rörelseresultat tillsammans med finansiella intäkter i procent av totalt kapital²².

Diagram 23: Avkastning totalt kapital, antal företag i procentintervall (aktiebolag, 2013).



Källa: Infotorg.

²² Totalt kapital benämns även som "balansomslutning" och är summan av skulder och eget kapital, bolagets totala tillgångar.

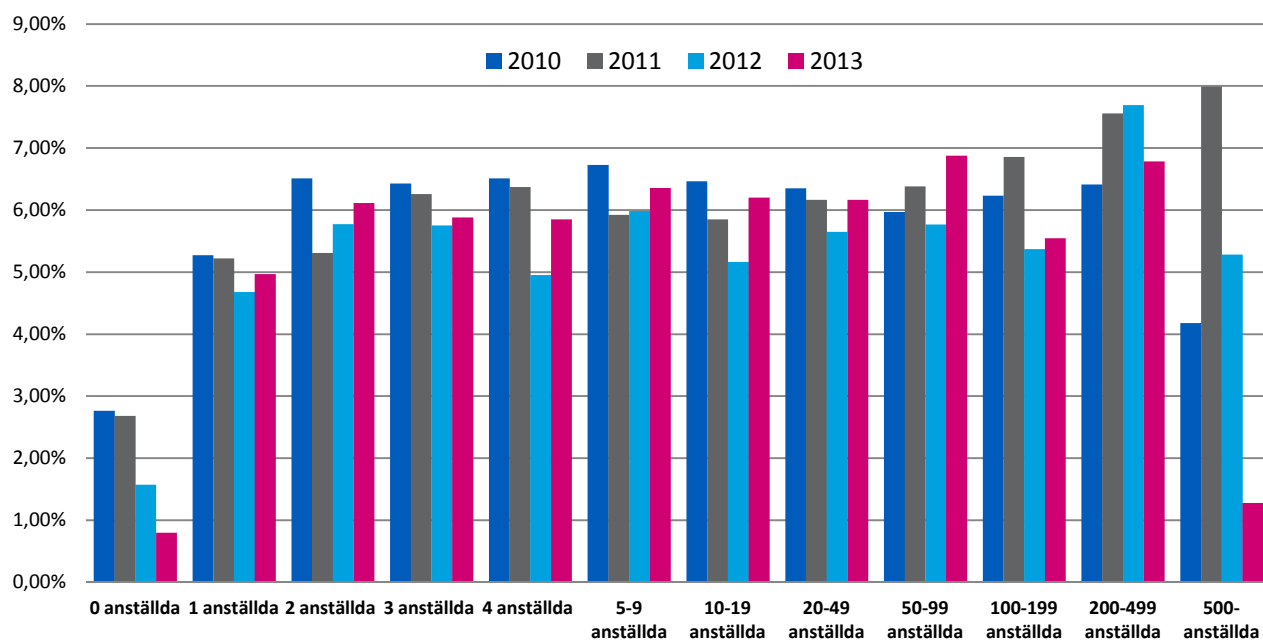
Avkastningen på det totala kapitalet berättar om verksamhetens förmåga att leverera resultat utifrån det totala kapitalet som finns i företaget, då även utifrån kapital som inte härrör från ägarna utan som exempelvis lånats in.

Av diagram 23 framgår det att ca 72 procent av bolagen har en positiv avkastning på totalt kapital och av dessa ligger över hälften (55,2 procent) i intervallet 0 till 9,99 procents avkastning. Således har en överväldigande majoritet av aktiebolagen levererat positiv avkastning på kapitalet som finns i företaget.

Det kan vara svårt att värdera vilken nivå på avkastningen som kan betecknas som bra. Dock har cirka en tredjedel av företagen levererat en årlig avkastning på över 10 procent. Detta skulle kunna benämnas bra i relation till alternativa placeringar.

Skillnaden mellan bolagens avkastning på totalt kapital i relation till deras storlek är inte särskilt stor (diagram 24).

Diagram 24: Utveckling medianvärde för avkastning på totalt kapital i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.



Källa: Infotorg.

Det är framförallt bolagen utan anställda som har en negativ trend för detta nyckeltal. För dessa företag utgör det egna kapitalet en ansenlig del av det totala. Där skulle trenden kunna anses mer negativ, dvs. en sjunkande avkastning. Dock har bolagen med endast en anställd en betydligt bättre situation.

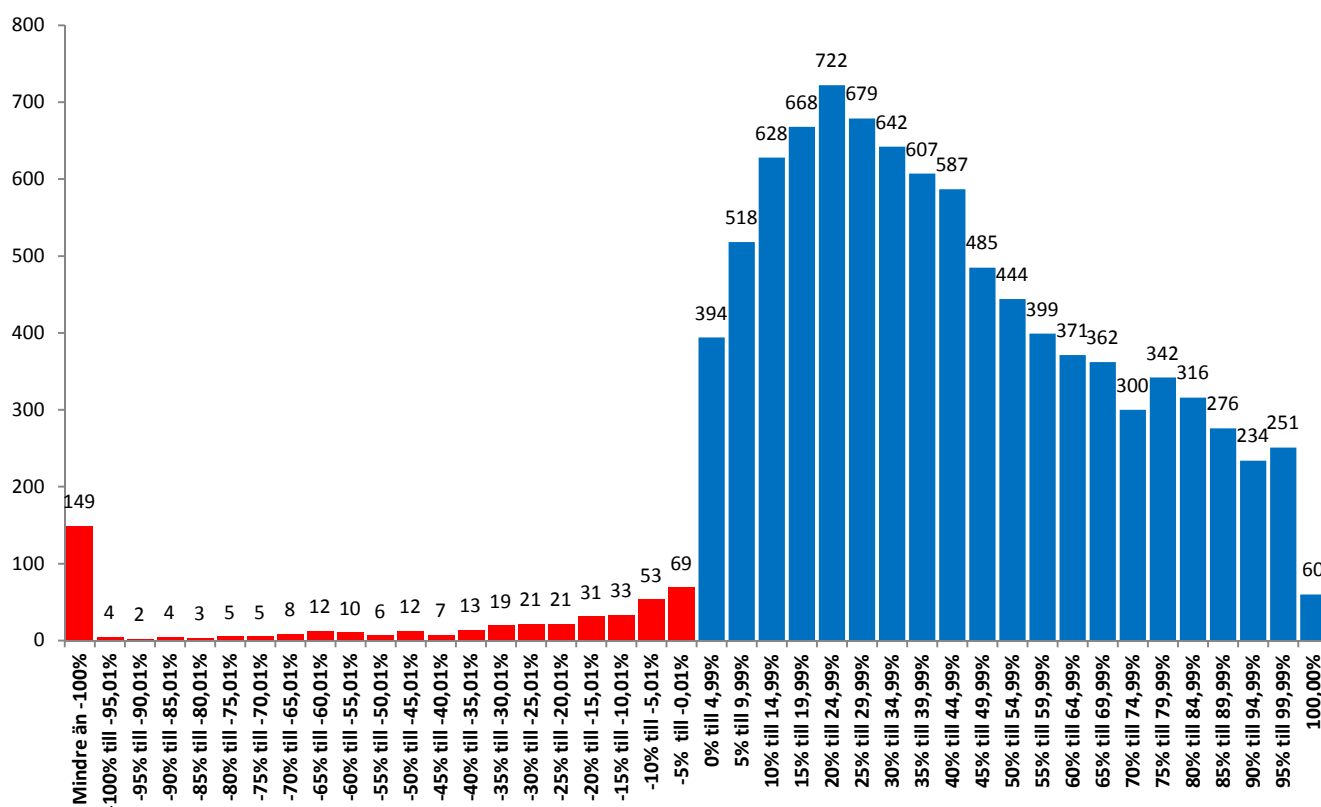
4.3 Företagens ekonomiska stabilitet

Ett relaterat nyckeltal och som vanligtvis används för att mäta den finansiella ”hälsan” hos bolag är soliditeten. Soliditeten utgörs av eget kapital som andel av företagets totala kapital.²³ Både avkastning på eget kapital och avkastningen på totala kapitalet ska sättas i relation till soliditeten och skuldsättningsgraden.

Om relativt lite eget kapital satsas i bolaget blir avkastningen på det egna kapitalet större, samtidigt som avkastningen på det totala kapitalet inte behöver visa samma tendens. Det finns ingen given nivå som anses som ”bra” i objektiv mening då en bra soliditet är kontextberoende (förutom att den inte ska vara negativ) men ett vanligt soliditetsmål brukar ligga på omkring 30–40 procent.

En låg soliditet brukar oftast innebära en hög skuldsättning medan en väldigt hög soliditet kan innebära ett relativt lågt kapacitetsutnyttjande och att företaget inte nyttjar de möjligheter som finns att expandera och generera mer intäkter. En negativ soliditet innebär att skulderna överstiger tillgångarna och balansräkningen är insufficient, vilket ofta brukar innebära ett akut behov av kapitaltillskott. Soliditeten under 2013 för aktiebolagen ser ut enligt diagram 25:

Diagram 25: Soliditet, antal företag i procentintervall (aktiebolag, 2013).



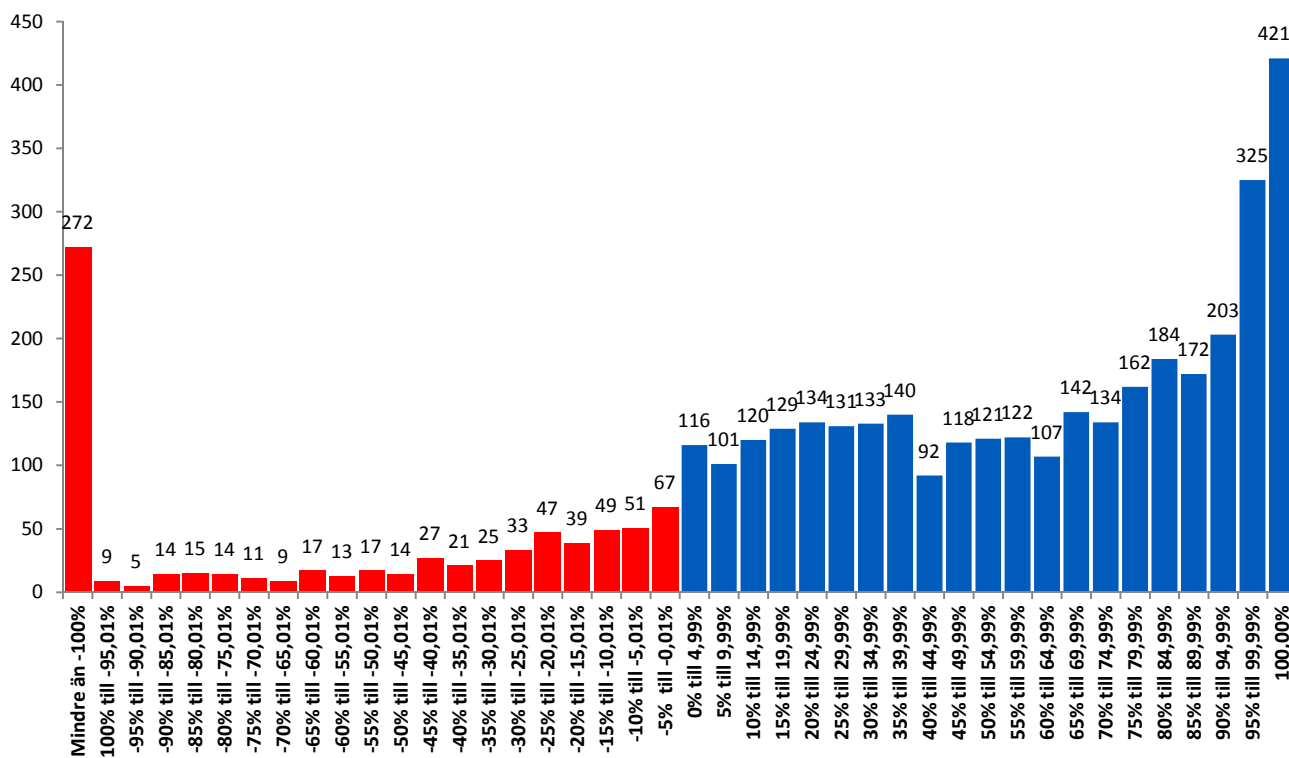
Källa: Infotorg.

²³ I Sverige adderas obeskattade reserver till eget kapital och divideras med balansomslutningen för att räkna fram soliditeten.

Av aktiebolagen har 95 procent av företagen en positiv soliditet och 58 procent av bolagen har minst 30 procents soliditet. Endast en mindre andel av aktiebolagen riskerar alltså att slås ut p.g.a. för hög skuldsättning.

Diagram 26 visar soliditeten för de enskilda näringsidkarna under 2013²⁴:

Diagram 26: Soliditet, antal företag i procentintervall (enskilda näringsidkare).



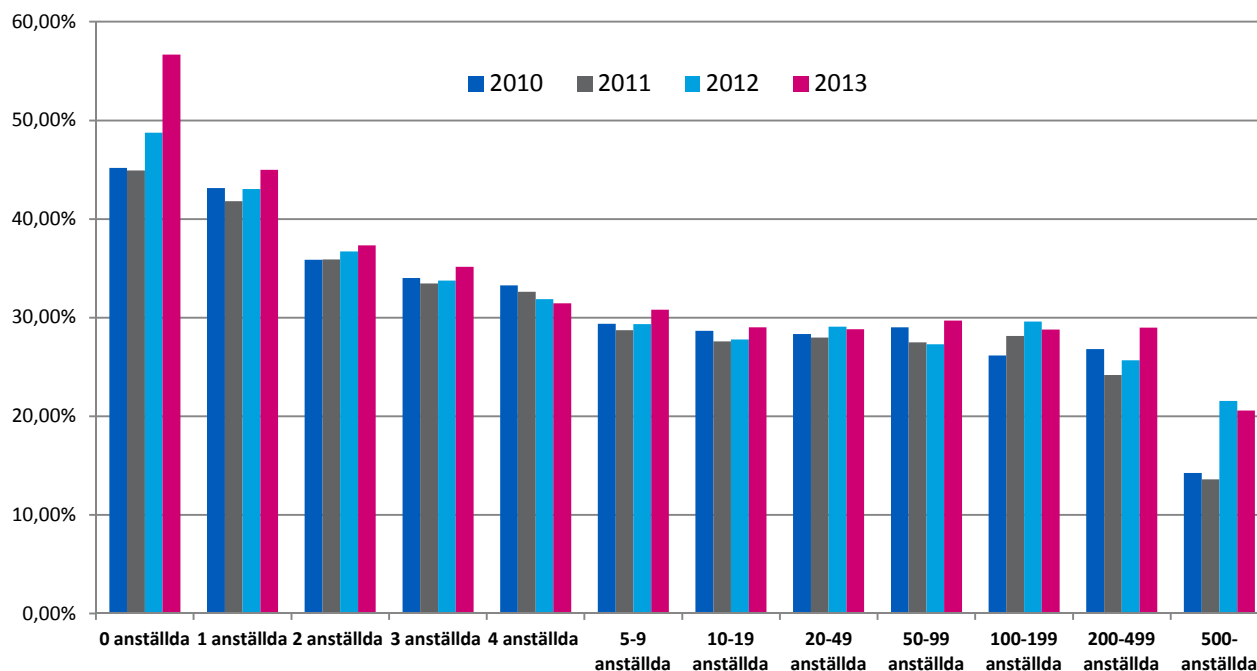
Källa: Skatteverket.

Av de enskilda näringsidkarna har 81 procent en positiv soliditet, och av dessa har ca 78 procent en soliditet på 30 procent och över. Hälften av alla enskilda näringsidkare har en soliditet på 50 procent och över. Detta kan jämföras med aktiebolagen där ca 34 procent av alla bolagen har en soliditet på 50 procent och över. De enskilda näringsidkarna har alltså en större andel eget kapital insatt i företaget, men är även generellt mindre i storlek.

Diagram 27 nedan visar att medianvärdet för soliditeten bland aktiebolagen är störst bland de mindre bolagen och minskar successivt med företagsstorleken:

²⁴ Formeln för uträkning av soliditet för enskilda näringsidkare är: (eget kapital + 72 % av obeskattade reserver)/totala tillgångar. Det skiljer sig med avseende på skattesats. Formeln används av SCB. En viss andel av de enskilda näringsidkarna (ca 500 st) gick inte att beräkna soliditet för p.g.a. ofullständiga uppgifter i NE-bilagan.

Diagram 27: Medianvärde för soliditet I i procent (aktiebolag), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.



Källa: Infotorg.

En annan trend som framgår av diagram 27 är att de mindre bolagen har ökat sin soliditet de senaste åren. Finanskrisens inverkan på det privata näringslivet ledde till högre soliditetsmål generellt mot bakgrund av instabiliteten hos de finansiella institutionerna. Samtidigt har finanskrisen och de efterföljande statsfinansiella kriserna i Europa lett till ett historiskt lågt ränteläge, vilket torde ge incitament till belåning. Ytterligare en faktor som kan påverkas av det konjunkturella läget är bankernas risktagande och villighet att låna ut pengar till företag. Företagsutlåningen har generellt inte sjunkit i någon större omfattning under de senaste åren. Sedan finanskrisen har trenden för den månadsvisa utlåningen till företag varit svagt stigande för att under 2014 klättra över den tidigare högsta nivån²⁵.

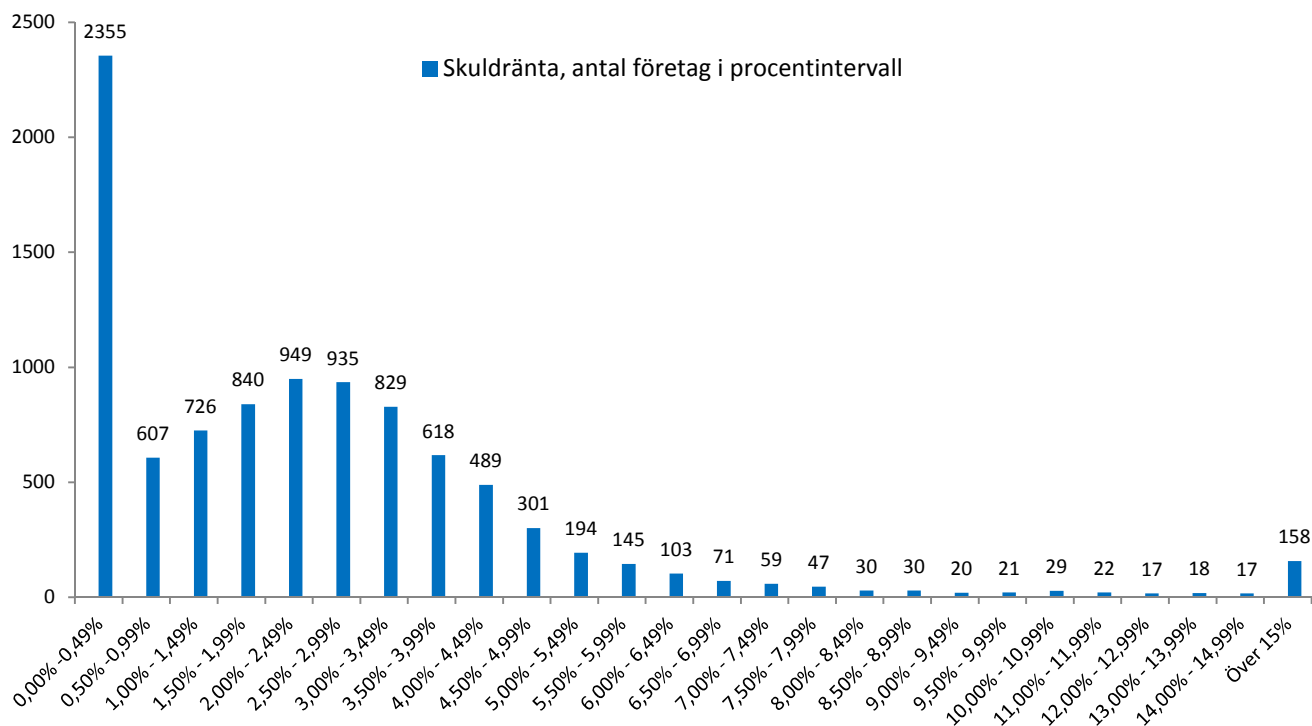
En utveckling som skulle kunna påverka lånenivåer är ifall åkeriföretagen i större utsträckning hyr fordon istället för att köpa. Då försvinner möjligheten att ställa fordon som säkerhet för lån, samtidigt torde behovet av större lån då också minska.

En kompletterande bild av finansieringskostnaderna kan ges av den genomsnittliga skuldräntan²⁶ för aktiebolagen (diagram 28).

²⁵ Källa: SCBs finansmarknadsstatistik, monetära finansinstitutens tillgångar och skulder.

²⁶ Beräknas: Räntekostnader / ((Avsättningar + skulder + (obeskattade reserver x 0,78)).

Diagram 28: Genomsnittlig skuldränta, antal aktiebolag i procentintervall (2013)



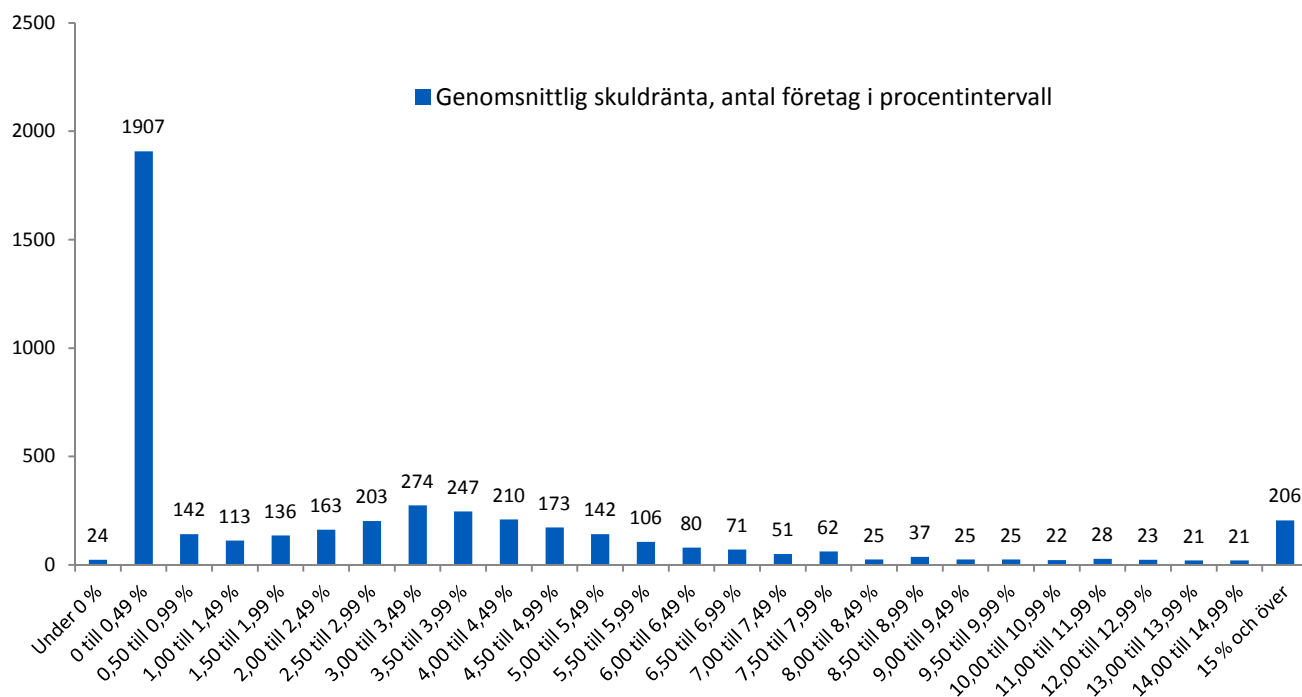
Källa: Infotorg.

Ca 90 procent av bolagen har en genomsnittlig skuldränta under 5 procent. Det finns ingen given formel för kreditvärdering kopplat till ränta, men för kreditinstituten blir räntan till viss del en värdering av risken för respektive bolag. En ränta över 5 procent kan vara svår att bära på lång sikt utan relativt stor avkastning på investerat kapital. Soliditet spelar då en roll i sammanhanget i och med att skuldräntebördan blir större ju mindre soliditet bolaget har.

Det ska poängteras att ett stort antal företag (ca 25 procent) har en extremt låg genomsnittlig skuldränta. Detta kan tyda på att dessa företag till största delen har räntefria skulder som leverantörsskulder, och att kapitalinvesteringarna hålls på en mycket låg nivå genom att exempelvis leasa eller hyra fordon.

Mönstret för den genomsnittliga skuldräntan är ganska likartad för de enskilda näringsidkarna. En stor andel har inga eller extremt låga räntekostnader, men med en större spridning på de övriga intervallerna (diagram 29).

Diagram 29: Genomsnittlig skuldränta, antal enskilda näringsidkare i procentintervall (2013)



Källa: Skatteverket.

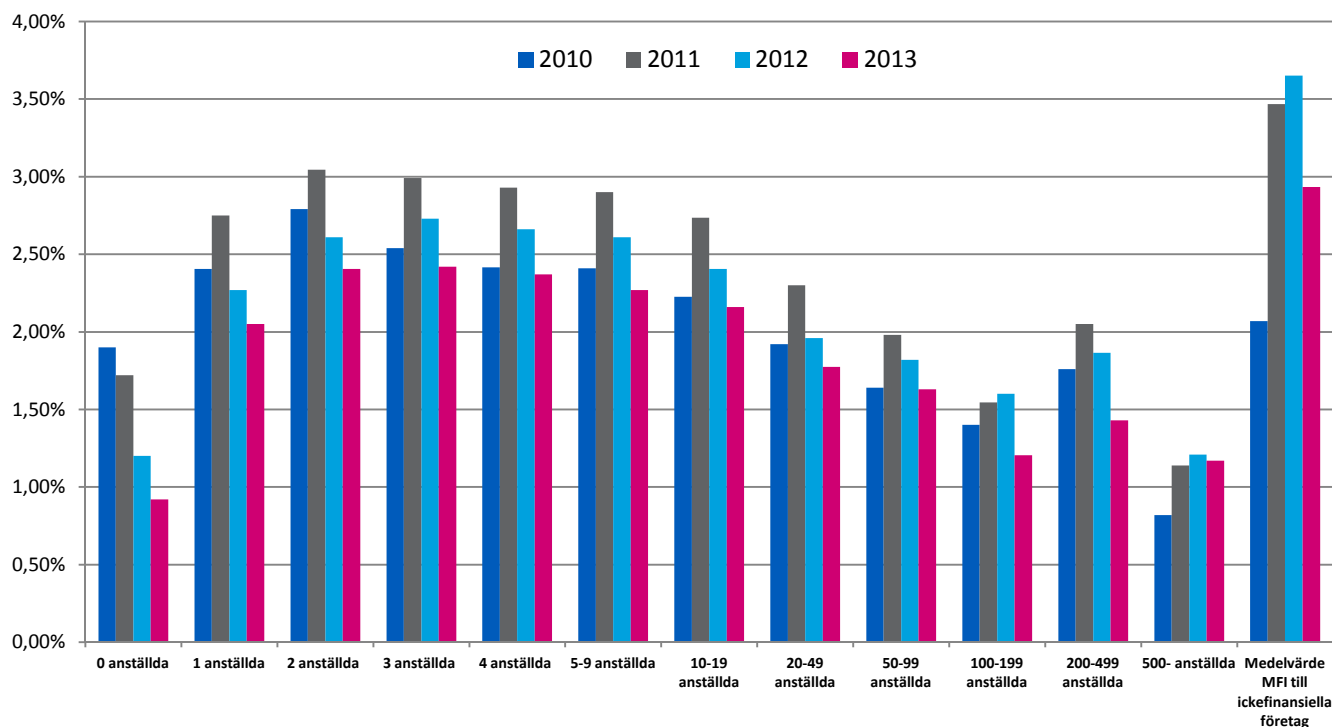
Cirka 79 procent av de enskilda näringsidkarna hade en genomsnittlig skuldränta på under 5 procent. Detta kan jämföras med ca 90 procent för aktiebolagen. Av de enskilda näringsidkarna hade 43 procent extremt låga eller inga räntekostnader, jämfört med 25 procent för aktiebolagen. Medianvärdet för genomsnittlig skuldränta för de enskilda näringsidkarna var 1,81 procent år 2013. Ett fåtal enskilda näringsidkare har negativ skuldränta, vilket beror på att de i redovisningen har uppgett antingen negativa räntekostnader eller negativa skulder²⁷.

Uppdelat på storleksklass efter antal anställda, samt jämfört med medelvärdet för samtlig utlåning från monetära finansinstitut (MFI)²⁸ till icke finansiella företag i Sverige har utvecklingen sett ut enligt diagram 30 nedan.

²⁷ Räntekostnader / ((Avsättningar + skulder + (obeskattade reserver x 0,72)) är formeln som har använts för enskilda näringsidkare.

²⁸ Monetära finansinstitut (MFI) innefattar banker, bostadsinstitut, finansbolag, kommun- och företagsfinansierande institut, monetära värdepappersbolag och monetära investeringsfonder (penningmarknadsfonder).

Diagram 30: Utveckling medianvärde för skuldränta (aktiebolag), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda, samt utveckling av årsmedelvärde för skuldränta, utlåning från MFI till icke finansiella företag.



Källa: Infotorg

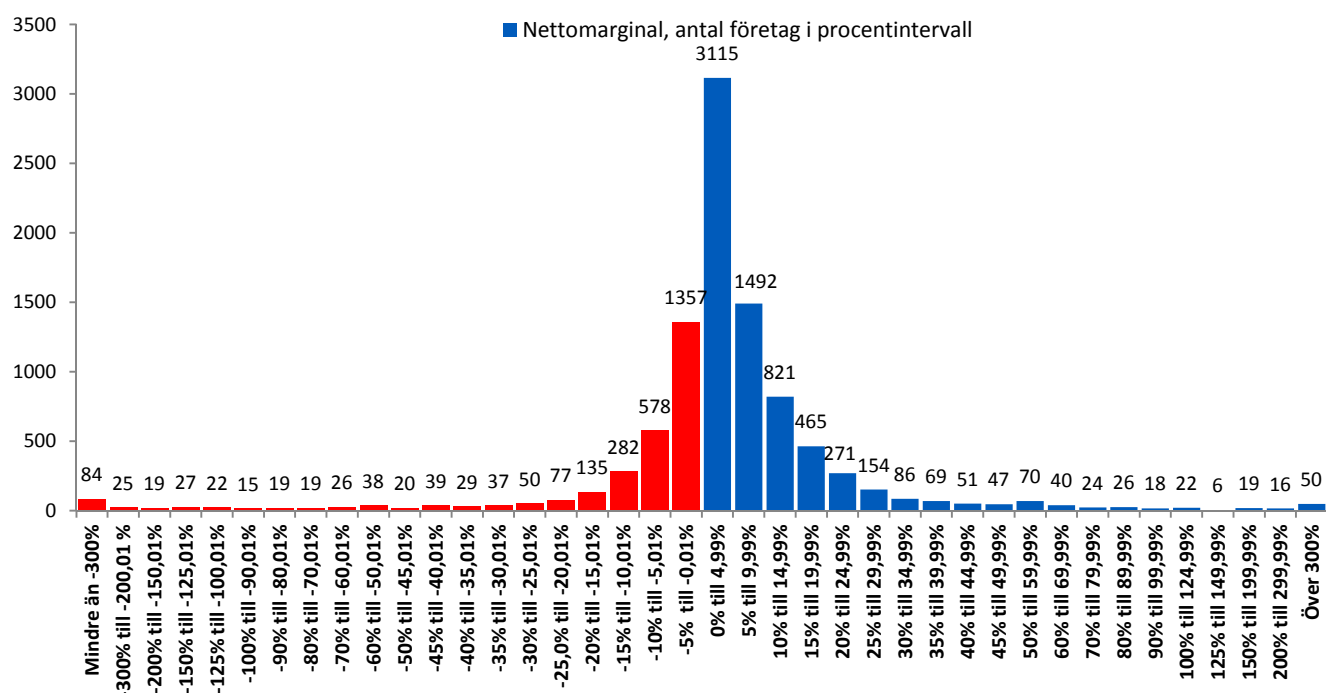
Medianvärdet för skuldränta har för alla storleksklasser varit lägre än årsmedelvärdet för samtliga monetära finansinstituts utlåning till icke finansiella företag i Sverige sedan 2011. Det går inte från detta nyckeltal att se någon tendens till att kreditföretag värderar kreditrisken högre för åkeriföretagen gentemot den redovisade företagsutlåningen för hela ekonomin.

4.4 Företagens marginaler och resultat

Nettomarginalen visar hur stor del av varje omsatt krona som blir över efter att företags alla kostnader²⁹, förutom bolagsskatten, har dragits av (resultat efter finansiella poster/omsättning). Av diagram 31 nedan framgår nettomarginalen för åkeriföretag som är aktiebolag under år 2013.

²⁹ Här ingår rörliga kostnader, personalkostnader, övriga kostnader, avskrivningar och räntekostnader.

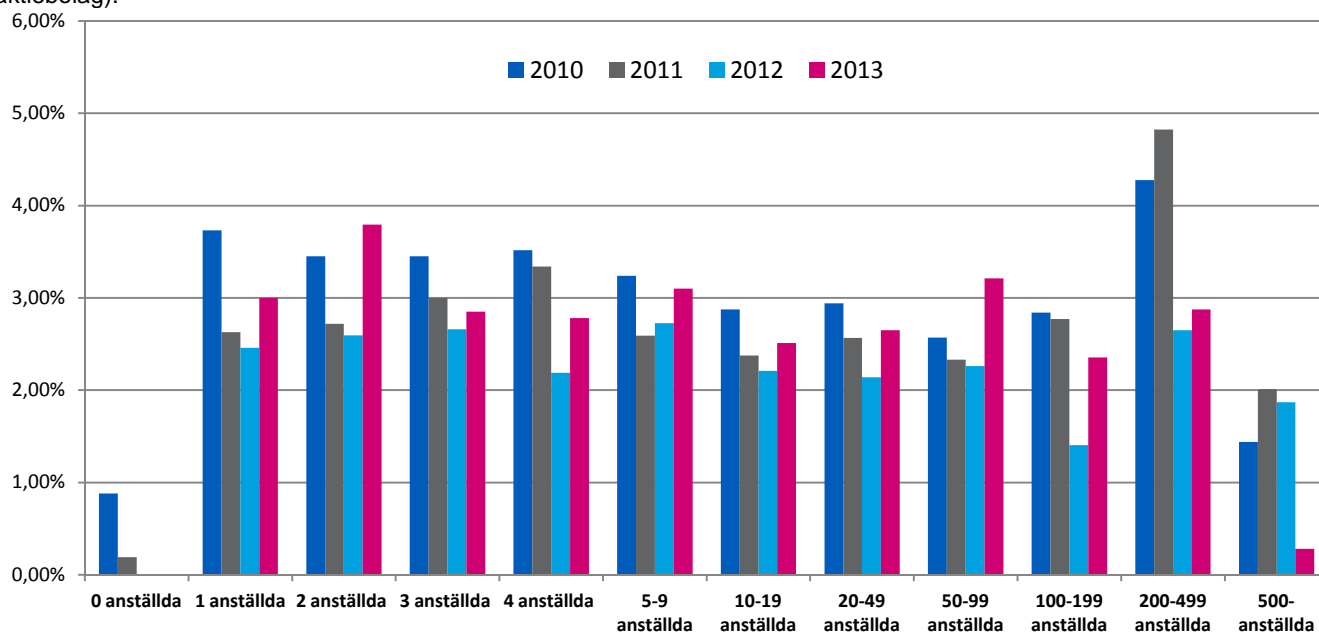
Diagram 31: Nettomarginal, antal företag i procentintervall 2013 (aktiebolag).



Källa: Infotorg

Över 70 procent av bolagen har en positiv nettomarginal och nästan en tredjedel (31,8 procent) av samtliga bolag finns i intervallet 0-4,99 procent nettomarginal, och nästan hälften (47,2 procent) har mellan 0,00 till 9,99 procent i nettomarginal. 10 procents nettomarginal eller mer brukar räknas som relativt bra, och där hamnar 23,1 procent av aktiebolagen. För att undersöka huruvida företagsstorleken har betydelse för nettomarginalen visar diagram 32 utvecklingen för nettomarginalens medianvärde uppdelat på storleksklasser efter antal anställda.

Diagram 32: Utveckling medianvärde nettomarginal i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda (aktiebolag).

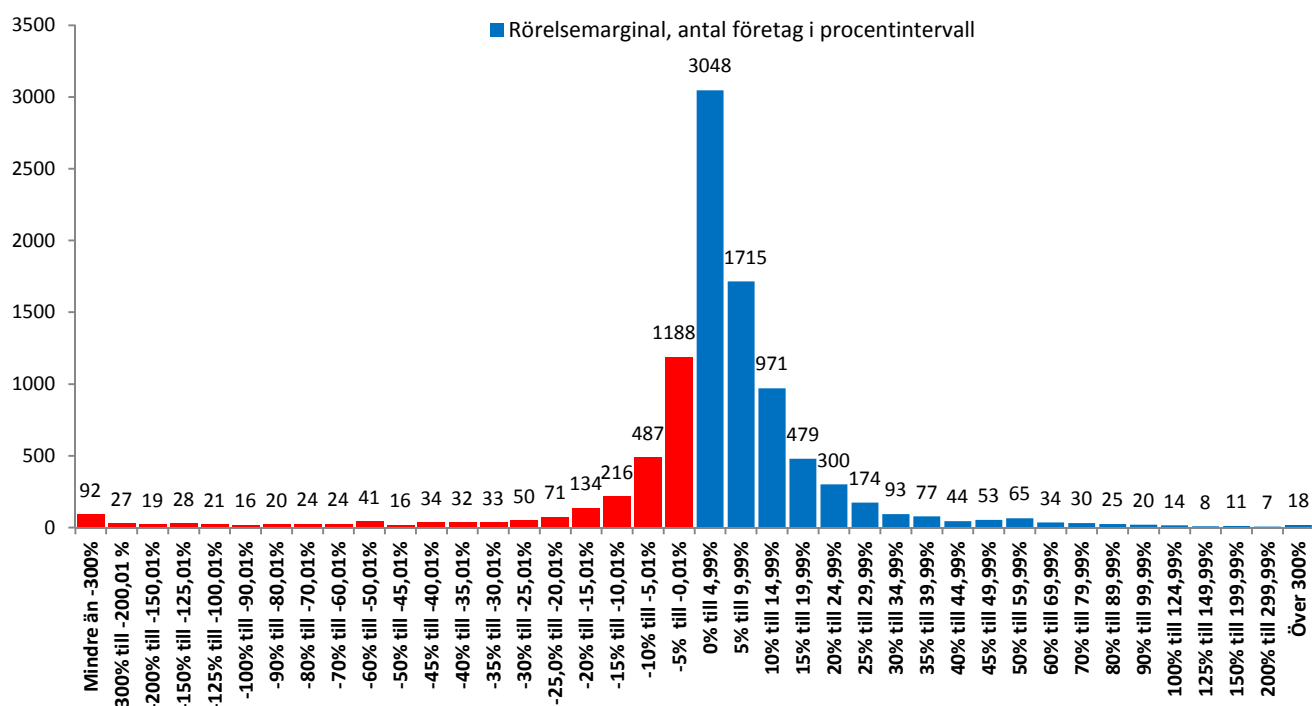


Källa: Infotorg

Företagsstorleken, sett till antal anställda, har inte en avgörande positiv inverkan på nettomarginalen annat än vid steget från inga anställda till minst en anställd. Detta kan jämföras med den tidigare nämnda tydligt ökande trenden för avkastning på eget kapital upp till en viss bolagsstorlek (se diagram 21).

Rörelsemarginalen anger hur stor andel i procent av varje omsatt krona som blir kvar för att betala räntor, skatter och slutligen ge vinst till ägarna, d.v.s. resultatet innan några avdrag för kostnader som inte hör till den direkta verksamheten gjorts. Rörelsemarginalen tar hänsyn till kostnader för avskrivningar på kapital men inte till finansieringskostnaderna. För årsbokslutet för 2013 hamnade bolagen i nedan intervaller (diagram 33) beträffande rörelsemarginal:

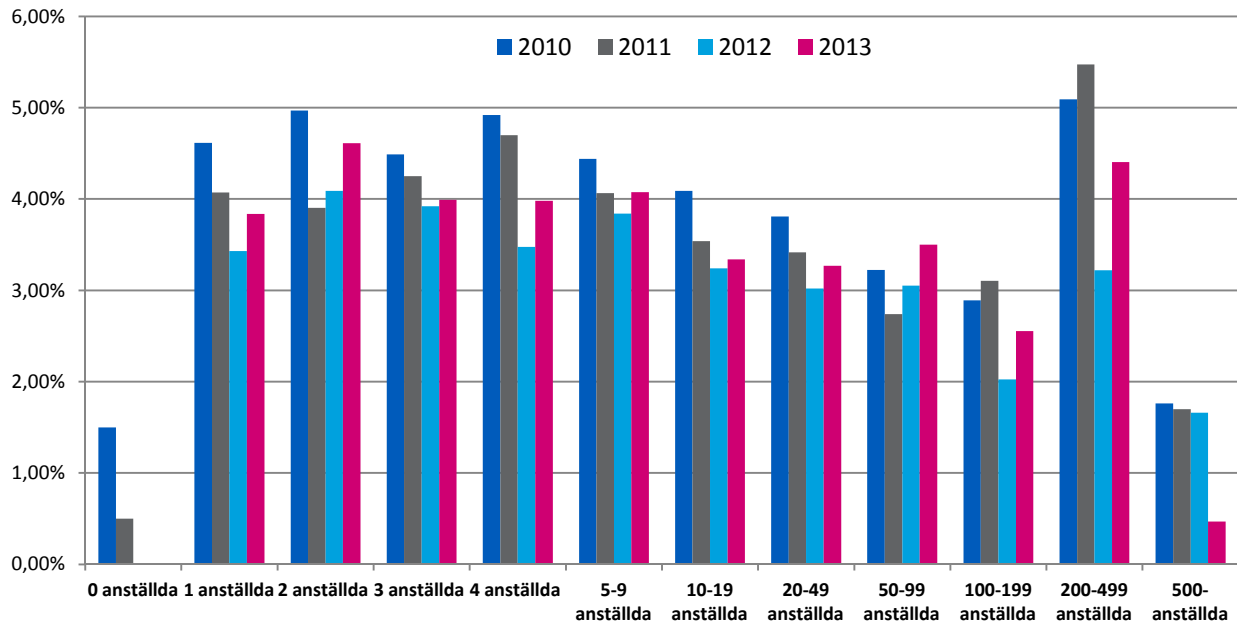
Diagram 33: Rörelsemarginal, antal företag i procentintervall 2013 (aktiebolag).



Källa: Infotorg.

Rörelsemarginalerna är något mer positiva än nettomarginalerna utan att uppvisa någon dramatisk skillnad. En högräntemiljö (med ökade finansieringskostnader) torde visa på större differens mellan dessa två nyckeltal då just nettomarginalerna tar hänsyn till räntekostnader. Medianvärdet för rörelsemarginalerna varierar betydligt mindre mellan åren än medianvärdet för nettomarginal.

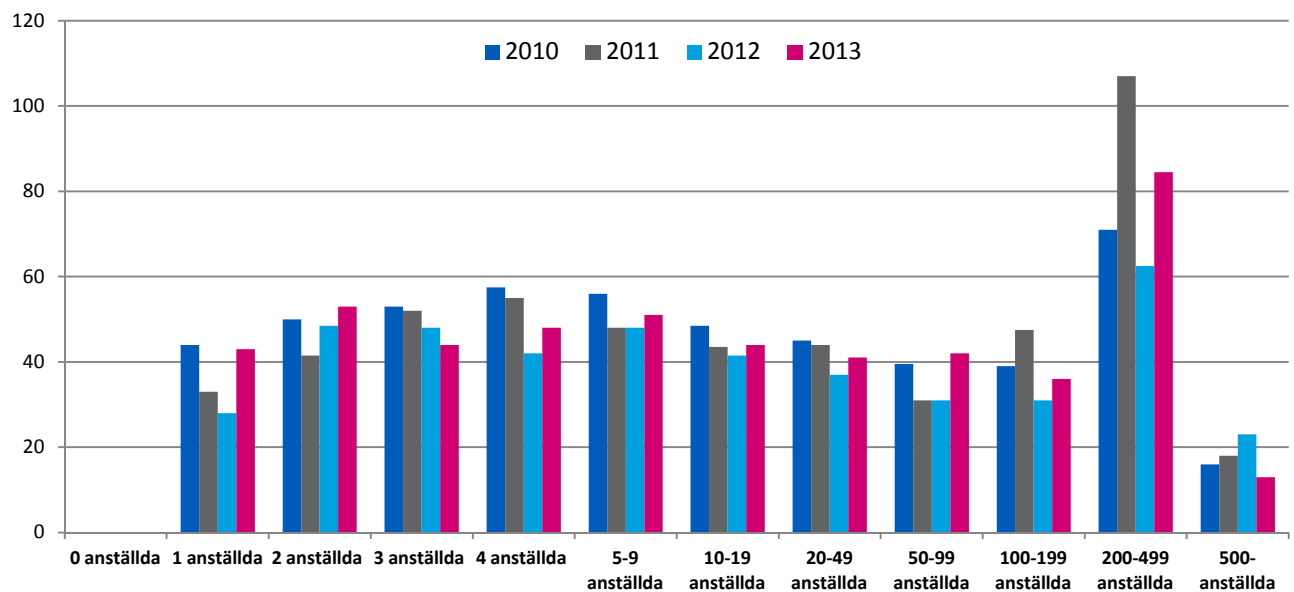
Diagram 34: Utveckling medianvärde rörelsemarginal i procent, uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda (aktiebolag).



Källa: Infotorg.

Slutligen är det av intresse att förutom lönsamheten genom marginaler och avkastning på kapital även titta på resultatet i kronor som bolagen gör, i nedan diagram 35, redogörs för rörelseresultat per anställd, medianvärdet för respektive storlekskategori, och hur detta värde utvecklats:

Diagram 35: Utveckling medianvärde för rörelseresultat per anställd (i tusentals kr), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.



Källa: Infotorg.

Att storlekskategorin ”0 anställda” är med i redovisningen beror på att nyckeltalet är *genomsnittligt antal anställda under året* och behöver därför inte vara exakt noll för ett bolag. Ett bolag kan ha anställda på en viss procent eller timmar etc. under ett år men avrundat blir det noll.³⁰ Enligt statistiken över detta nyckeltal finns en viss tendens med ökat rörelseresultat med antalet anställda som avtar vid 4-5 anställda och sedan planar ut. För de två sista kategorierna är antal företag få, 8 respektive 9, varför enskilda bolags variation i resultat får stort genomslag. För de flesta storlekskategorier hade år 2011 och 2012 ett sämre rörelseresultat än övriga två år.

Årets resultat är beloppet som kvarstår efter att alla kostnader är dragna, inklusive finansiella och skattekostnader. Om man ser till årets resultat för åkerierna som är aktiebolag ser medianvärdet ut enligt nedan tabell:

Tabell 2: Utveckling för medianvärde årets resultat per bolag (i tusentals kr), uppdelat på företagsstorlek efter antal anställda.

År/antal anställda	0	1	2	3	4	5-9	10-19	20-49	50-99	100-199	200-499	500-
2010	15	30	47	60	82	112	164	370	660	1 598	203	1 637
2011	9	19	25	42	55	75	117	312	754	1 104	882	12 832
2012	7	22	38	44	41	81	115	325	670	968	11	7 944
2013	4	25	53	67	74	132	193	475	1 220	1 198	7 113	466

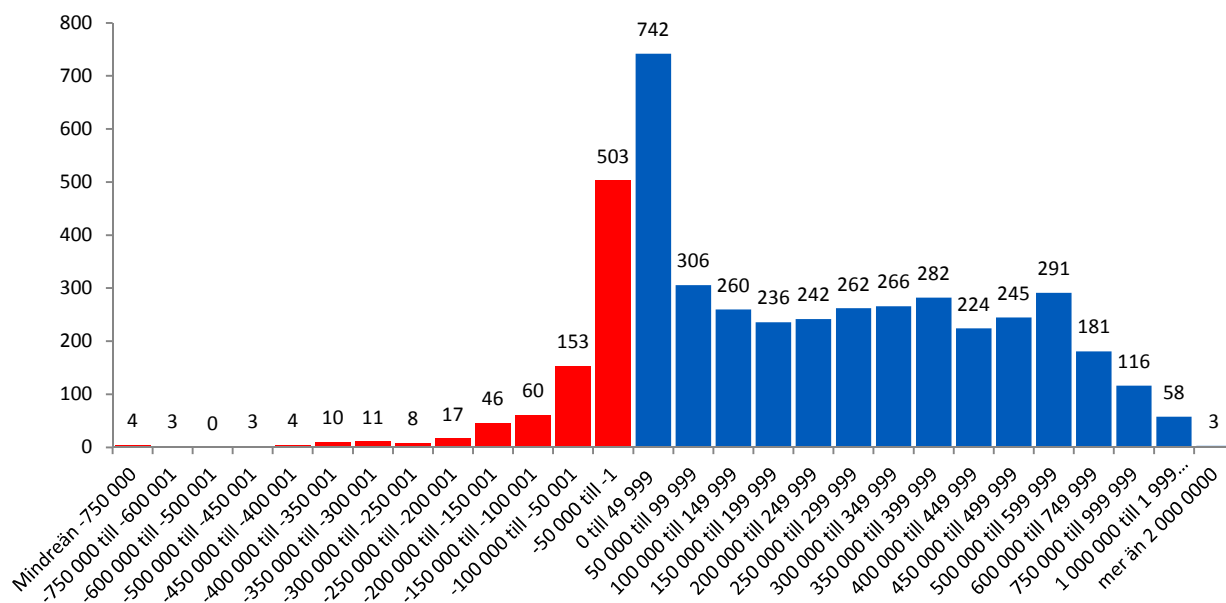
Källa: Infotorg

Det finns en viss tendens mot bättre årsresultat från 2011 för de flesta bolag förutom de utan anställda och de alla största bolagen. Skillnaden är dock mer markant mellan 2012 och 2013 års resultat. Mot den makroekonomiska bakgrunden var 2011 och inledningen av 2012 perioden då den konjunkturella återhämtningen från finanskrisen kom av sig bl.a. p.g.a. de statsfinansiella kriserna i Europa.

Diagram 36 visar fördelningen av de enskilda näringsidkarnas bokförda resultat för 2013:

³⁰ <http://www.bfn.se/redovisning/rad/bfnar06-11-grund.pdf>

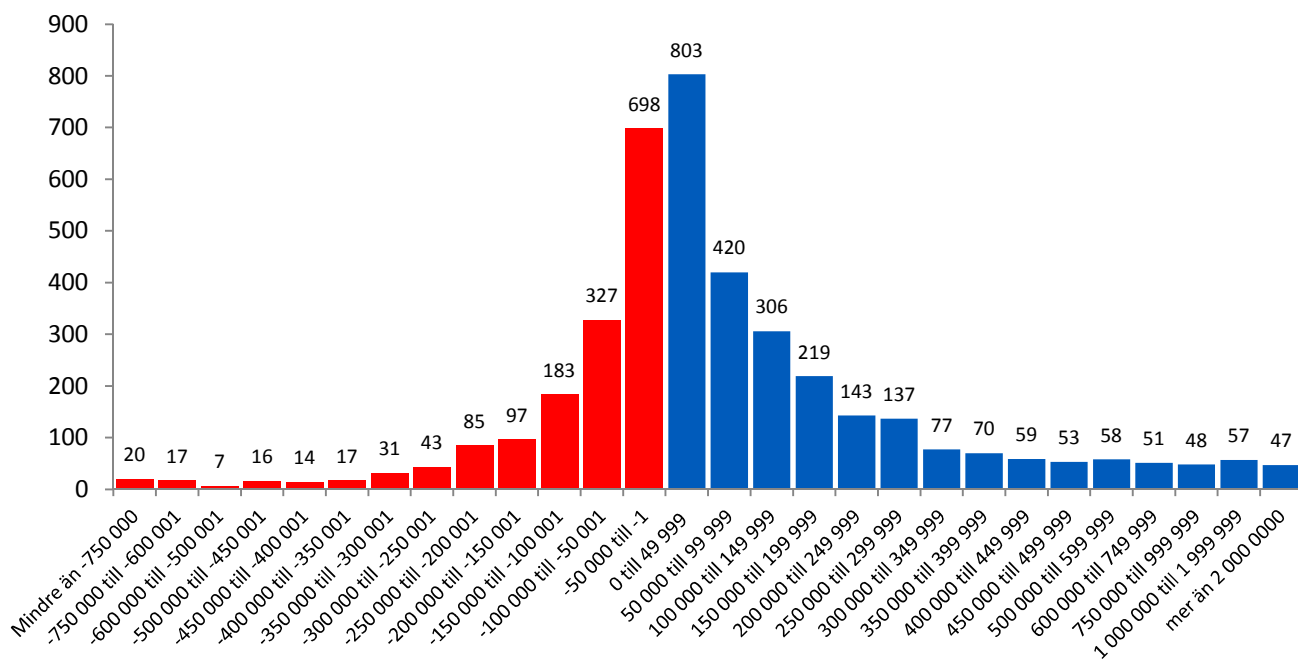
Diagram 36: Årsresultat för enskilda näringsidkare 2013 i SEK, antal företag i intervall.



Källa: Skatteverket.

För de enskilda näringsidkarna hade ca 83 procent av företagen ett positivt bokfört resultat för 2013, och över två tredjedelar av alla företagen hade ett bokfört resultat på mellan 0-499 999 kr. Som diagram 36 visar är det endast ett marginellt antal företag som har ett resultat på en miljon kr och över. Avseende urvalet så är det ett antal enskilda näringsidkare, framförallt de med högre omsättning och resultat som har andra typer av verksamheter med i beskrivningen, exempelvis lantbruk. Fördelningen för årets resultat för de allra minsta aktiebolagen (0-1 anställda) har en mer koncentrerad fördelning:

Diagram 37: Årsresultat för aktiebolag med 0-1 anställda 2013 i SEK, antal företag i intervall.



Källa: Infotorg.

För de minsta aktiebolagen var årsresultaten inte lika positiva i fördelningen jämfört med de enskilda näringsidkarna. Cirka 38 procent av bolagen hade ett negativt årsresultat. En skillnad att ta hänsyn till är att aktiebolagens årsresultat är efter skatt, medan bokfört resultat hos de enskilda näringsidkarna är det belopp som tas upp för beskattning (eller avdrag) och egenavgifter.

En annan viktig faktor i sammanhanget är huruvida näringsverksamheten i sig utgör den huvudsakliga inkomstkällan för företagaren. I de fall det är den enda inkomstkällan är det avgörande för en enskild näringsidkare att generera så bra resultat som möjligt för sin egen försörjning. Ett aktiebolag kan "avlöna" ägarna genom utdelningar, vilka i sig beskattas. I vissa fall innebär detta en skattemässig fördel då skatten på kapital är lägre än på lön. De flesta små aktiebolag definieras i skattemässigt hänseende som fåmansbolag, och lyder därför under särskilt regelverk gällande hur mycket utdelning kontra lön som bolagen kan använda för att kompensera ägarna.

5 Kostnader, priser och konkurrens

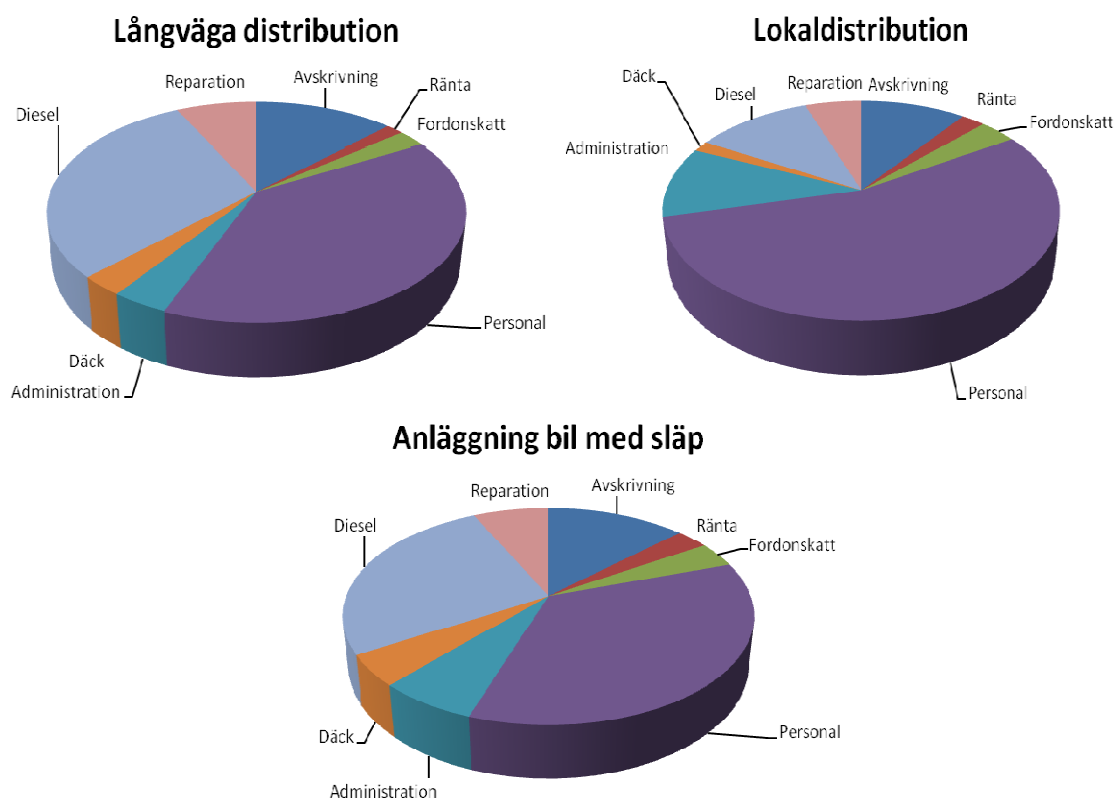
För att få en uppfattning och förståelse för villkoren för det enskilda företaget som producent på marknaden behöver man se till kostnadsbilden för verksamheten. En förståelse för vilka kostnader och villkor det enskilda åkeriet har bidrar i sin tur till en bättre förståelse för vilken sårbarhet respektive styrka företagen har.

Åkeriföretagen har inte möjlighet att påverka alla kostnader. Drivmedelkostnader och fordonsskatt är exempel på exogent bestämda kostnader som är nödvändiga för att bedriva verksamhet, även om det är möjligt att med val av fordon och körsätt minimera risken för onödiga kostnader.

5.1 Den svenska kostnadsbilden

Kostnadsstrukturen för producenterna på tre delmarknader ser skattat ut enligt nedan figur:

Figur 1: Kostnadsbilden för åkeriföretagen på tre olika delmarknader.

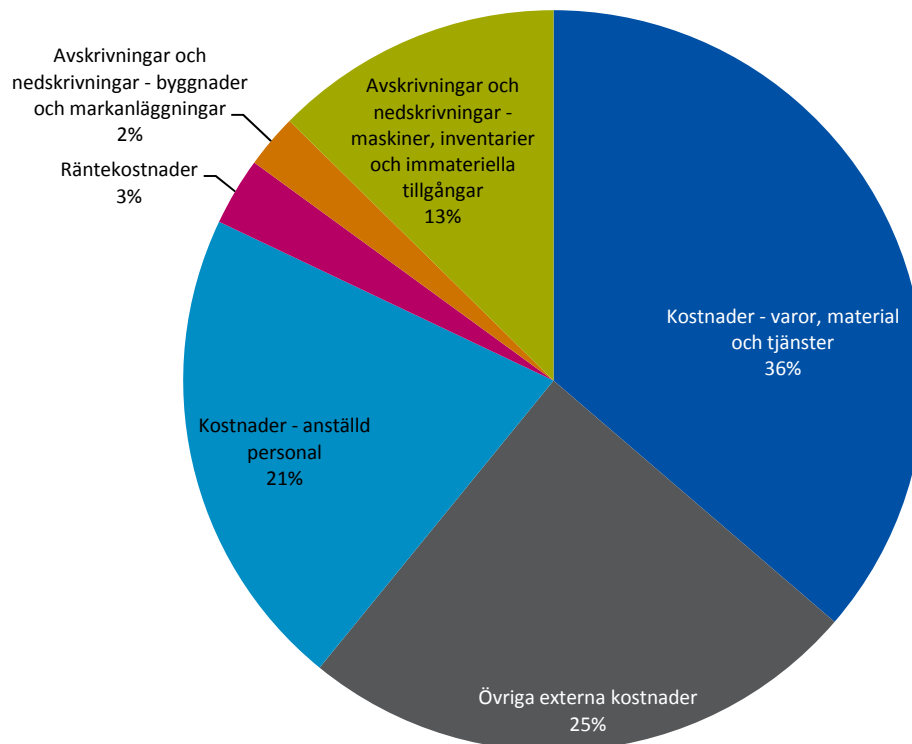


Källa: Hämtad från Sveriges Åkeriföretags publikation *Fakta om åkerinäringen 2012*

Gällande kostnadsbilden för åkeriföretagen är personal och drivmedel de absolut största kostnadsposterna för de undersökta delmarknaderna. Administrationskostnaderna är relativt små och den större delen av kostnaderna härrör till antingen fordon eller förare.

För att ge en kompletterande bild till Sveriges Åkeriföretags uppgifter kan genomsnittskostnader per företag för årsrapporterande enskilda näringsidkare (taget från NE-bilagan som lämnas till Skatteverket) ge en viss fingervisning om kostnadsstrukturen:

Diagram 38: Genomsnittskostnader för rapporterande enskilda näringsidkare 2013.

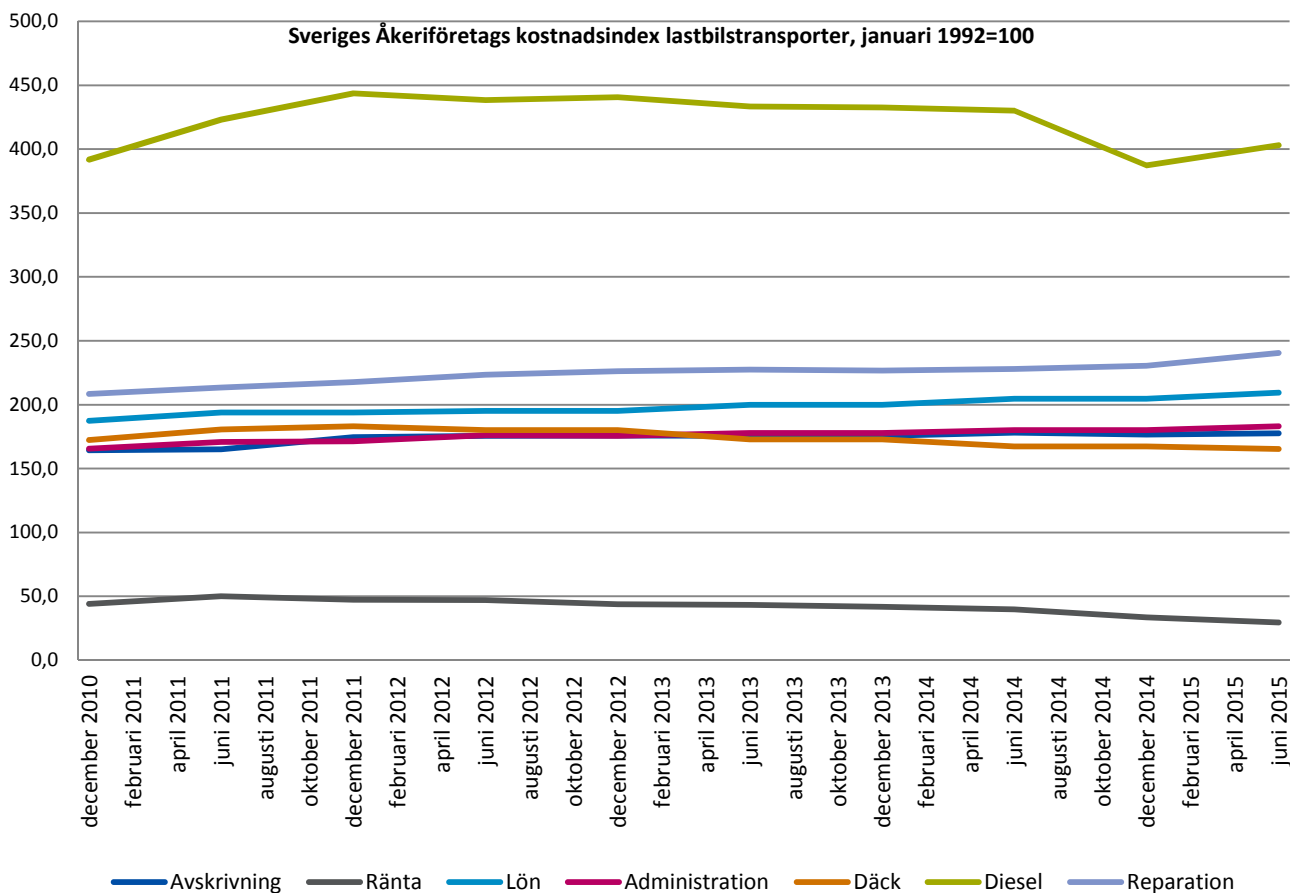


Källa: Skatteverket.

Kostnader - varor, material och tjänster är alla kostnader för näringsverksamheten som hänför sig till varuinköp material och tjänster. Här ingår bränslekostnader och även reparationer för fordon, om fordon leasas eller hyrs torde den kostnaden även hamna i denna kategori. Personalkostnaderna finns under *kostnader för anställd personal*. Overheadkostnader och administration torde hamna under *övriga externa kostnader*.

Gällande utveckling av de vanligaste kostnaderna över tid har Sveriges Åkeriföretag index över dessa, vilka fastställs av SCB (januari 1992=100):

Diagram 39: Utvecklingen för kostnadsindex lastbilstransporter sedan december 2010, januari 1992=100.



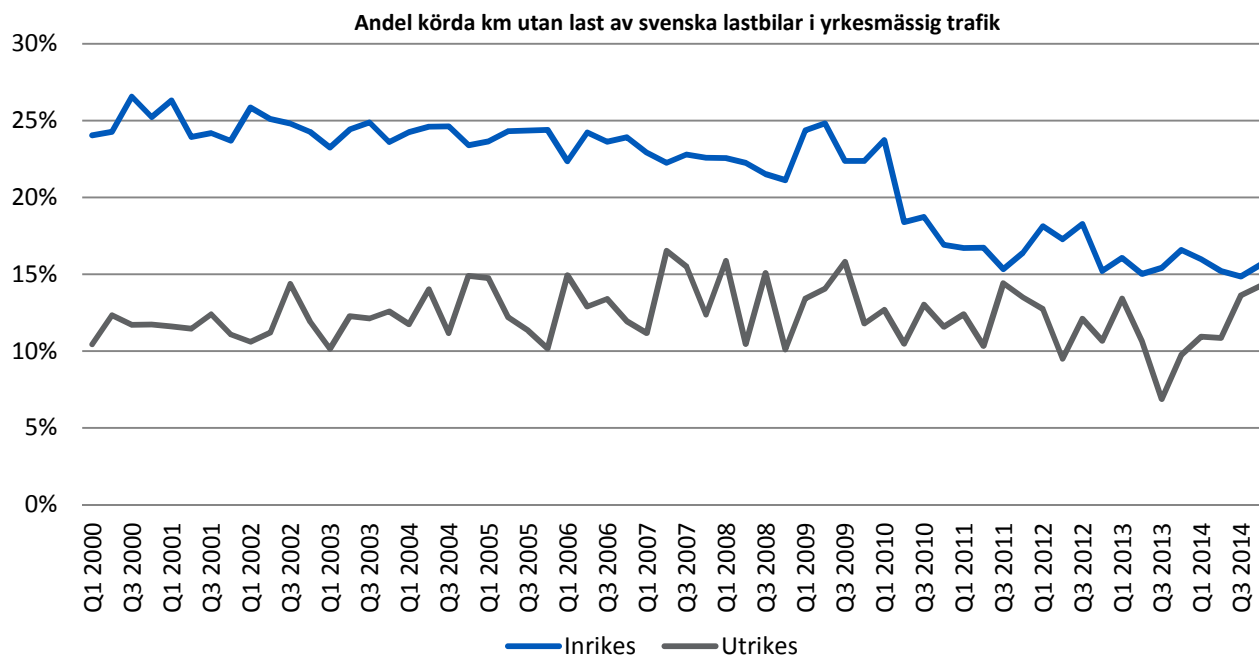
Källa: Svensk Åkeritidning.

Av den indexerade kostnadsutvecklingen ovan kan det konstateras att från 1992 har kostnaden för diesel totalt sett ökat allra mest även om senare tids sjunkande priser på råolja har börjat avspeglas i siffrorna. De övriga kostnaderna har legat förhållandevis stabila sedan slutet av 2010, lönekostnaderna har ökat medan räntekostnader har sjunkit kraftigt, kostnader för reparation har stigit något.

En del av kostnaderna är möjliga för det enskilda företaget att påverka, men löner bestäms vanligtvis återkommande genom kollektivavtal vilket är en separat process i sammanhanget. Ränteläget samt dieselpriiser är även de svåra att påverka för företaget.

Ett sätt att skära kostnader för producenter på marknaden är att i möjligaste mån minska antalet körda kilometer med tom lastbil, och således nå en högre effektivitet och produktivitet. Trenden har de senaste åren varit att svenska åkerinäringen i möjligaste mån anammat denna idé, framförallt för de inrikes transporterna, vilket diagram 40 visar:

Diagram 40: Andel tomkörningar i procent av totalt antal körda km, inrikes och utrikes trafik av svenska lastbilar.

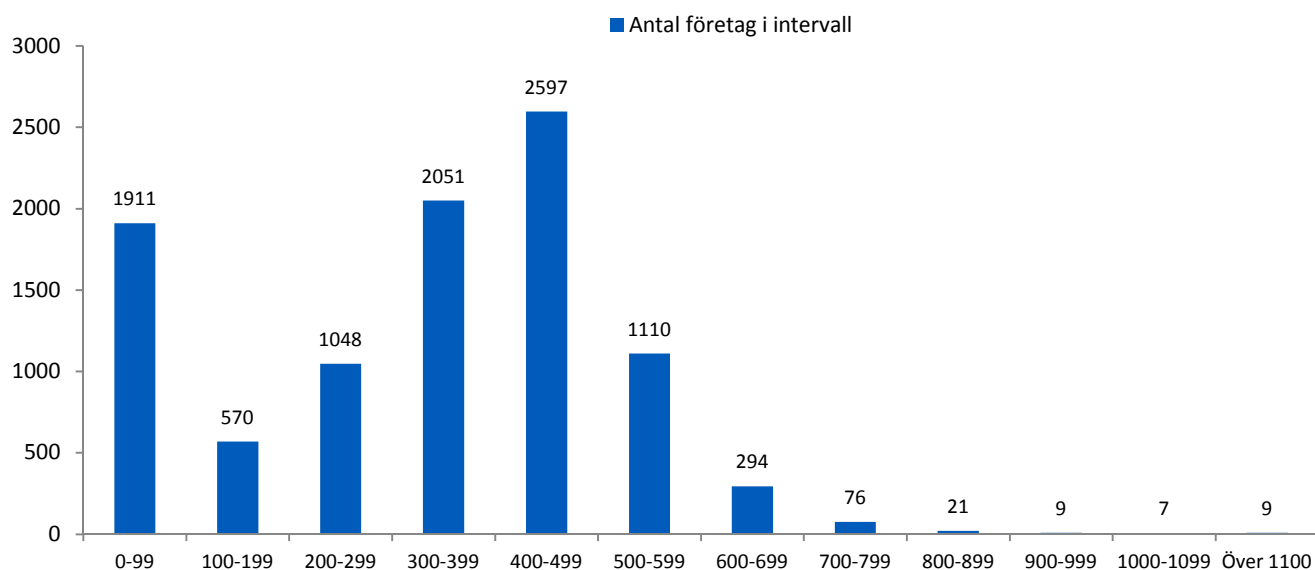


Källa: Trafikanalys

För de utrikes transporterna har inte minskningen av tomkörningsgraden varit lika markant men denna har genomgående varit på en låg nivå av kostnadsrationella skäl.

Nyckeltalet arbetskraftskostnad per anställd anger ett företags nivå på löner och förmåner per anställd, och inkluderar bruttolöner inkl. sociala avgifter, pensioner samt löneskatt för dessa. Det kan också innehålla friskvård och andra liknande personalförmåner. Gällande kostnaden för förare och övrig eventuell personal (sett som arbetskraftskostnaden per anställd), ser det ut enligt nedan i diagram 41 uppdelat på intervaller.

Diagram 41: Arbetskraftskostnad per anställd för åkeriföretagen (aktiebolag), uppdelat på intervall tusentals kr.

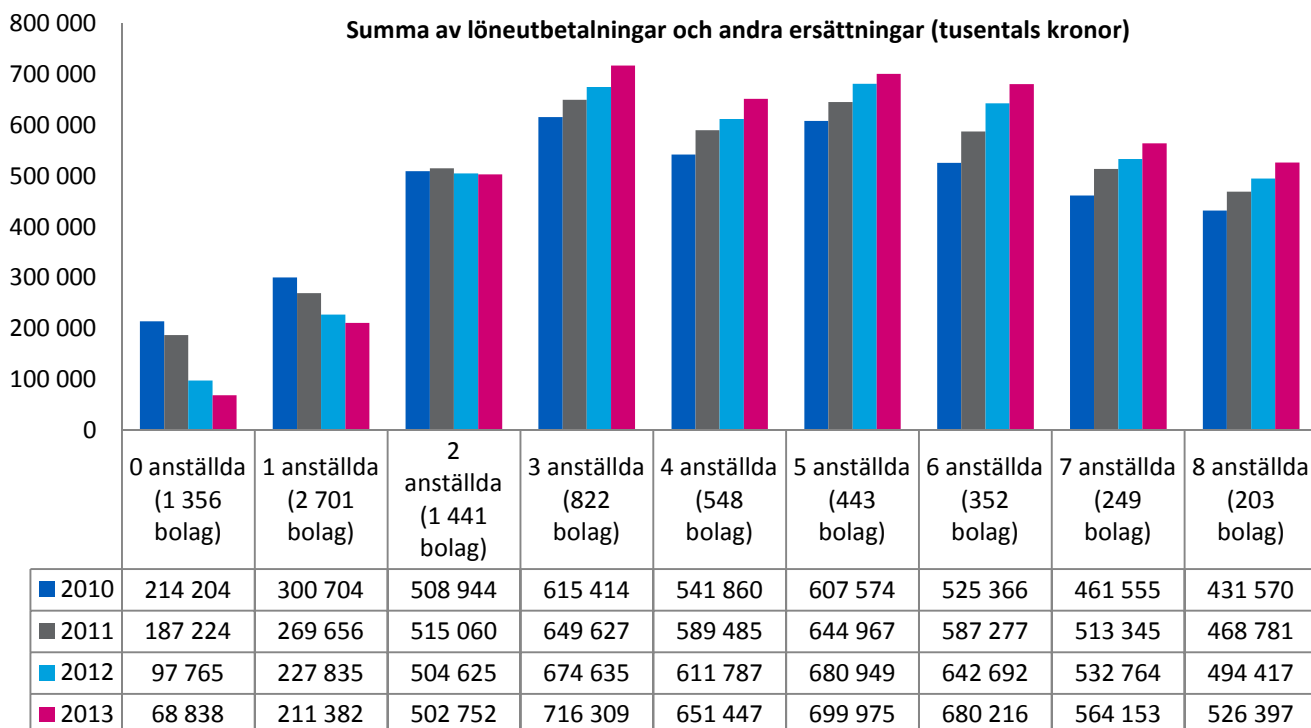


Källa: Infotorg

En ansenlig andel av företagen är bolag som inte har anställda och ingen rapporterad kostnad för detta. Antalet bolag i första intervallet (0-99) med minst en anställd är 463 till antalet.

Trenden för den totala kostnaden för utbetalda löner och ersättningar har för de allra minsta bolagen varit sjunkande de senaste åren, på ett brantare sätt än vad medianvärdena av arbetskraftskostnad per anställda har varit:

Diagram 42: Summa av löneutbetalningar och andra ersättningar (tusentals kronor) efter storlek på företag (antal anställda).



Källa: Infotorg.

Sett över tid har medianvärdet för arbetskraftskostnad per anställd inte varit dramatisk i utvecklingen. En synlig tendens är att arbetskraftskostnader per anställd växer med storleken på bolaget, vilket säkerligen härrör från diversifieringen och ökat antal personalkategorier bland de större bolagen:

Tabell 3: Arbetskraftskostnad/anställd, medianvärde (tkr), 2009-2013, uppdelat på SCB-storleksklasser antal anställda.

Storleksklass	2009	2010	2011	2012	2013
0 (ensilda bolag)	48	0	0	0	0
1-4 anställda	357	354	353	351	347
5-9 anställda	387	405	416	419	425
10-19 anställda	406	419	431	437	447
20-49 anställda	426	433	443	452	460
50-99 anställda	410	430	445	452	456
100-199 anställda	419	436	440	460	471
200-499 anställda	501	507	477	479	481
500-999 anställda	469	488	457	497	488
1000-4999 anställda	496	528	570	584	622

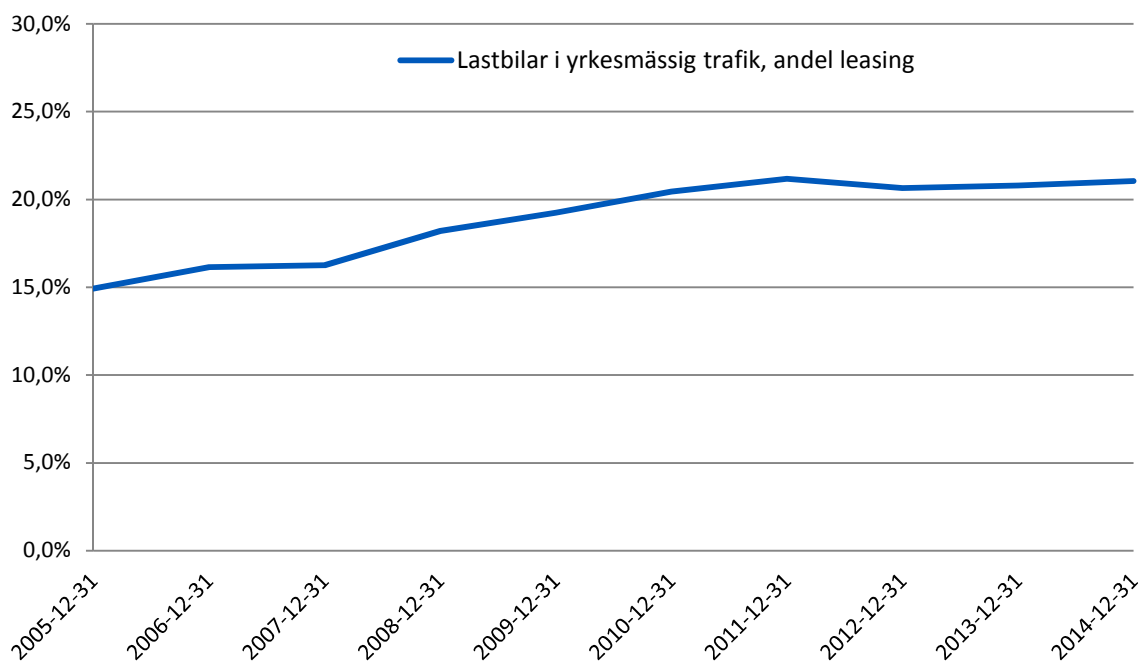
Källa: Infotorg.

Utvecklingen för medianvärdet är svagt stigande för de flesta företag utom för de med ett litet antal anställda. Relativt andra medlemstater i EU torde Sveriges arbetsmarknadsmodell med frivilliga överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter generera en stabil utveckling över tid som tar hänsyn till produktivitetsökningar och med exportindustrin som riktmärke för löneutvecklingen.

Ett antal länder inom EU har lagstadgade minimilöner. I Sverige hanteras lönenivåer inom alla branscher av arbetsmarknadens parter genom förhandlingar och kollektivavtal. I vissa kollektivavtal fastställs ingångslöner och lägsta löner för kategorier av anställda. För förare på godstrafikmarknaden på väg finns kollektivavtalet ”Transportavtalet” som anger 23 321 SEK i ingångslön (2013) för en förare med BE och C- behörigheter³¹. Transportbranschen hade generellt en organisationsgrad på 62 procent år 2012, detta tal varierar dock mellan olika delar av branschen. Exempelvis har taximarknaden färre anslutna förare.

Investeringskostnaden för fordon är givetvis en viktig kostnad för många åkeriföretag. Initialt kommer denna kostnad visa sig som investeringskostnad och löpande kommer det att utgöra kostnader i form av avskrivningar, och även finansieringskostnader vid eventuella banklån. Det finns möjlighet att ”undkomma” detta genom att hyra eller leasa fordon. Diagram 43 visar utvecklingen för leasinglastbilar i yrkesmässig trafik (även under 3.5 ton):

Diagram 43: Andel leasinglastbilar i procent, av totala antalet lastbilar i yrkesmässig trafik.



Källa: Trafikanalys.

Denna utveckling på marknaden kommer att fortsätta följas av Transportstyrelsen då fordonstillgång och kostnader för fordonsanskaffning är en vanlig tröskel för etablering på transportmarknaderna.

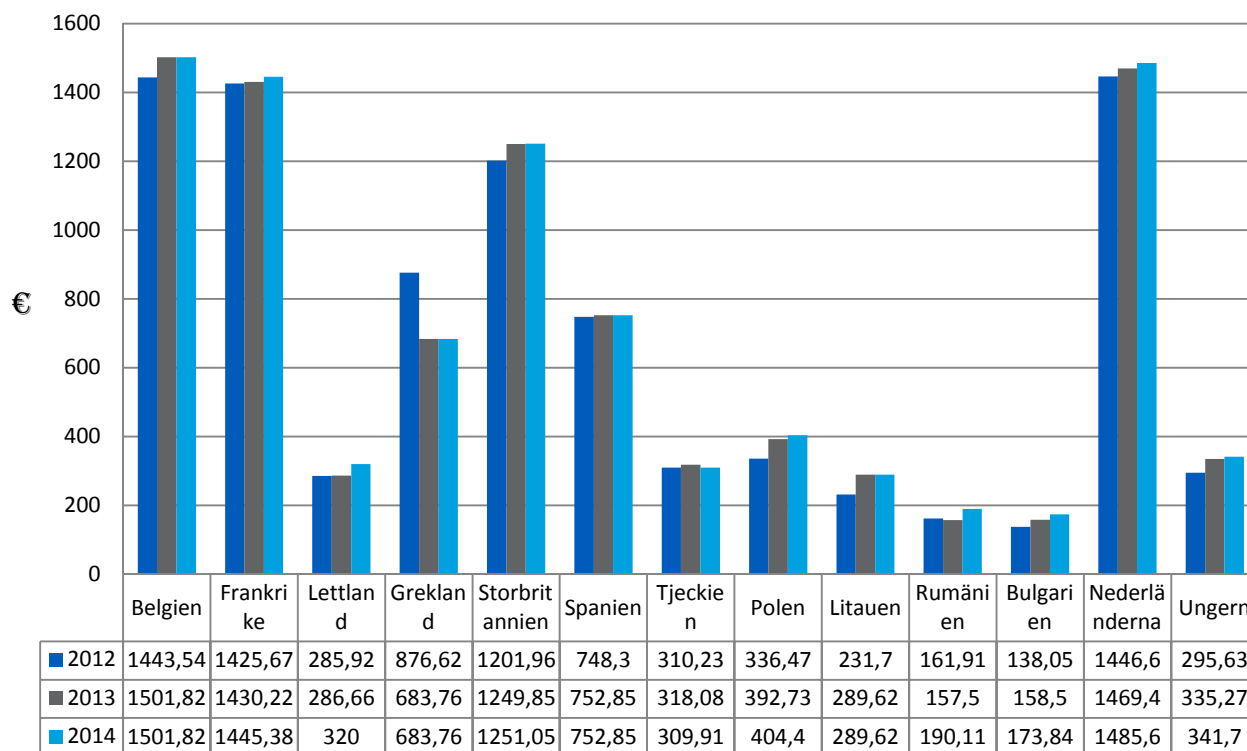
³¹ <http://www.transport.se/dina-rattigheter/Ditt-kollektivavtal/540/>

5.2 Internationell kostnadsbild

Utvecklingen inom transportområdet går mot ökad harmonisering och internationalisering. Genom EU-samarbetet skapas förutsättningar för marknadens aktörer att fullt ut dra nytta av den gemensamma marknaden vilket i sin tur påverkas av exempelvis lönekostnader, sociala förmåner, avgifter, kostnader för infrastruktur och skatter.

En jämförelse mellan de generella minimilönerna för ett antal olika medlemstater i unionen ger följande bild:

Diagram 44: Minimilöner (månadslön) i olika EU-länder, i Euro.

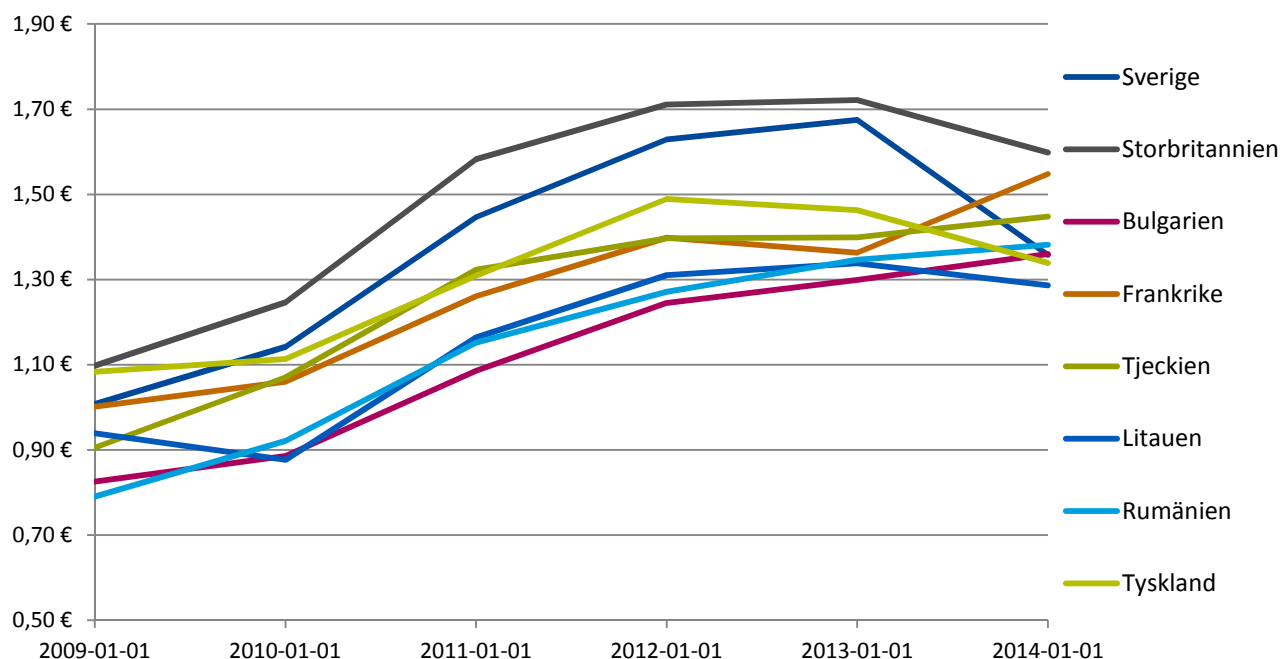


Källa: Eurostat.

Således är det en stor skillnad på hur producentföretagen på marknaden inom EU kan pressa personalkostnader jämfört med Sverige där den kollektivavtalsmässiga lägsta lönen ligger över de lagstadgade minimilönerna inom unionen, i vissa fall betydligt högre. Detta har störst potential att göra skillnad på delmarknaden för fjärrtransporter där svenska producenter kan få en konkurrenssnackdel gentemot utländska dito gällande vilka priser man kan åta sig att utföra transporter för.

Gällande drivmedel har världsmarknadspriset på olja en avgörande betydelse för denna kostnadspost, men även punktskatter har betydelse. En jämförelse mellan utvalda medlemstater visar att det även är skillnad på drivmedelskostnader:

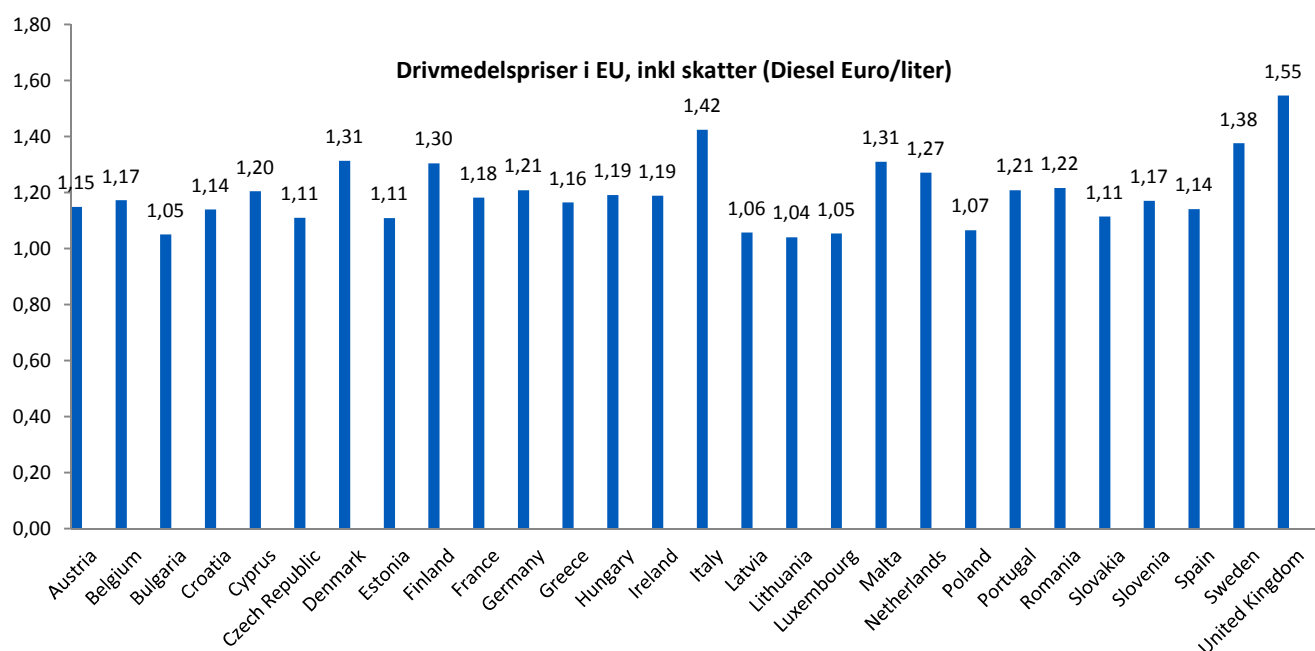
Diagram 45: Utveckling för dieselpriiset per liter inklusive skatter i ett antal EU-länder, 2009-2013.



Källa: Eurostat.

Sett över en längre tidsperiod tenderar priserna att konvergera i viss mån och under de senaste åren har Sveriges prisnivå sjunkit jämfört med flertalet andra länder. Jämförelsen mellan priserna inklusive skatter idag³² ger nedan bild:

Diagram 46: Jämförelse av dieselpriiser per liter, inklusive skatter, februari 2015.



Källa: EU-kommissionen, weekly oil bulletin.

³² Priser från 2015-02-16

Siffrorna medger ingen dramatik men ändå en viss skillnad mellan medlemstaterna, exempelvis är drivmedelspriset i Bulgarien ca två tredjedelar av vad det är i Storbritannien. Sverige har ett relativt högt pris på 1,38 Euro jämfört med medelpriset i EU på 1,20 Euro och medianpriset på 1,18 Euro.

Det finns en teoretisk (ej påvisat att den nyttjas) möjlighet för producenter på godstrafikmarknaden på väg att säkra leveranser av drivmedel via terminskontrakt, och således nyttja ett lågt världsmarknadspris för att hålla nere kostnaden en längre tid framåt.

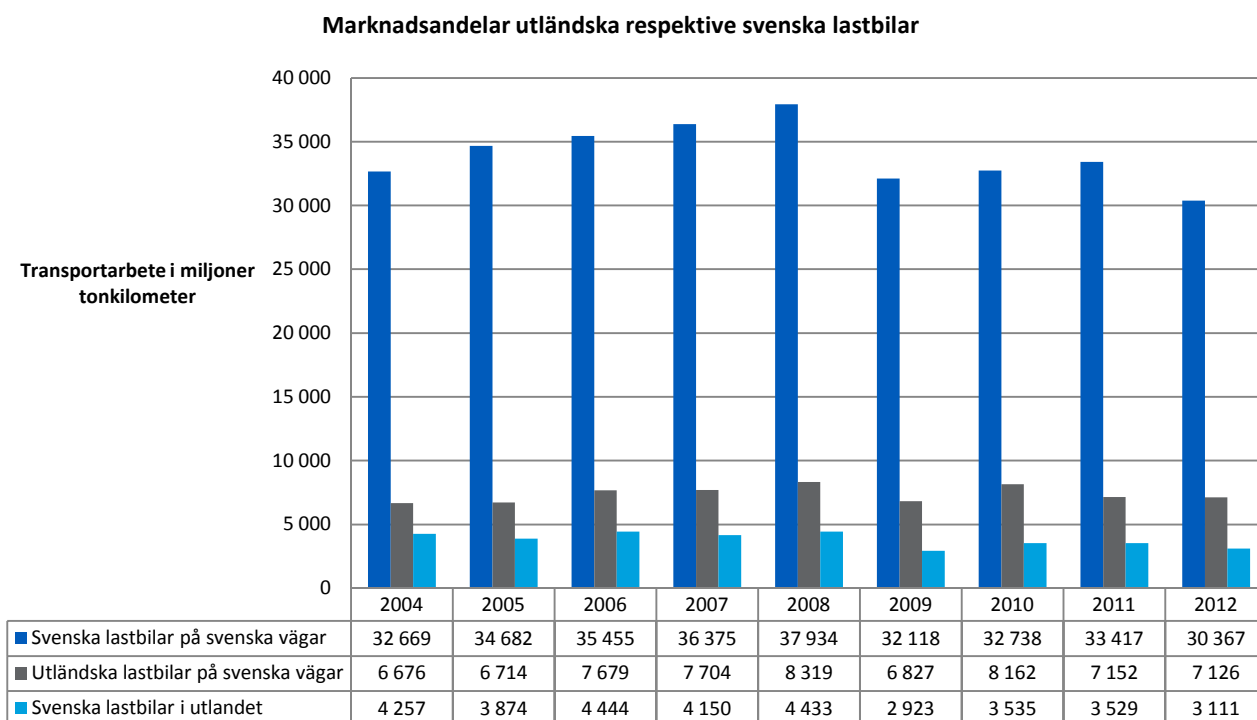
Detta vore ett sätt att skydda företaget mot stora fluktuationer i drivmedelspriser.

Småföretagsdominansen på godstrafikmarknaden på väg gör dock att möjligheterna eller incitamenten är något begränsade p.g.a. de små volymerna som köps in för varje enskilt företag. Dock finns det indikationer från enskilda större bolags årsredovisningar att det finns en sekundärmarknad för drivmedel och således möjligheter att sälja vidare överskott och slippa binda kapital.

5.3 Internationell konkurrens och cabotage

Konsekvenser av ökad konkurrens i samband med den fria rörligheten av arbetskraft visar sig främst på delmarknaden för fjärrtransporter och internationella fjärrtransporter. Den inhemska åkerinäringen har sett en ökning av konkurrensen i och med en ökning av de internationella transportererna och nya medlemstater i EU:

Diagram 47: Marknadsandelar av transportarbetet för utländska och svenska lastbilar på svenska vägar, samt utvecklingen för transportarbetet på utländska vägar för svenska lastbilar.

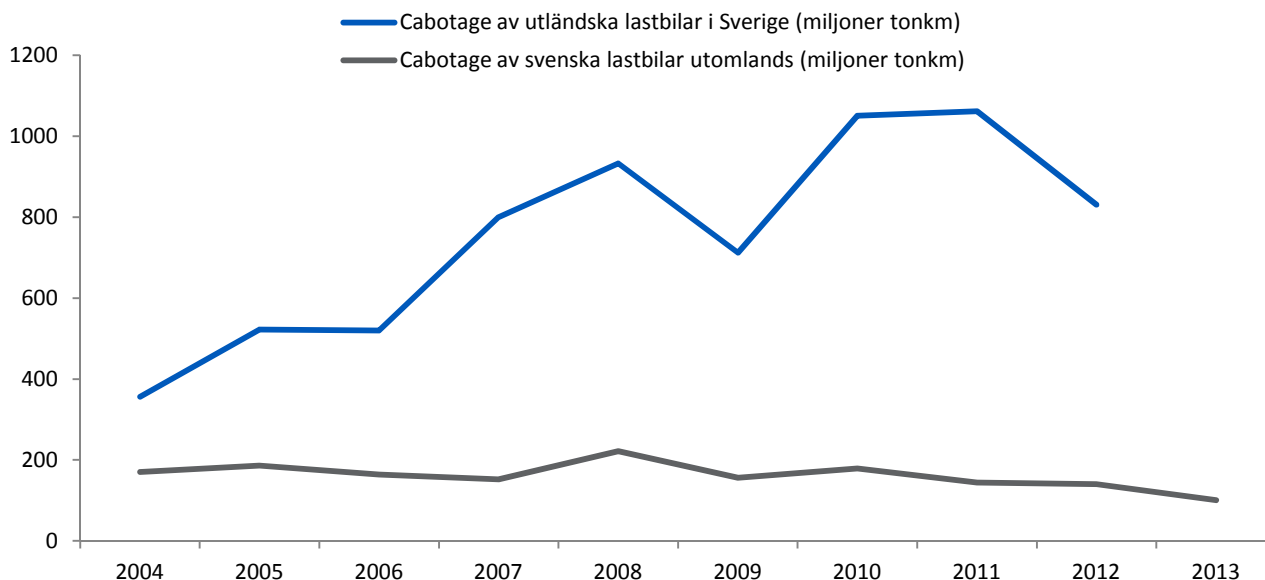


Källa: Trafikanalys.

Cabotage är inrikes transporter av utländska lastbilar. I samband med en internationell transport får utländska åkeriföretag med samma lastbil genomföra tre inrikes transporter. Således tillåts ett visst tillträde till den lokala transportmarknaden. Nedan diagram 48 visar utveckling för cabotage

transporter i Sverige av utländska lastbilar jämfört med svenska lastbilars dito verksamhet i andra medlemsstater i EU:

Diagram 48: Cabotage (mätt i miljontals tonkm) utfört av utländska lastbilar i Sverige, jämfört med svenska lastbilars cabotage i utlandet.

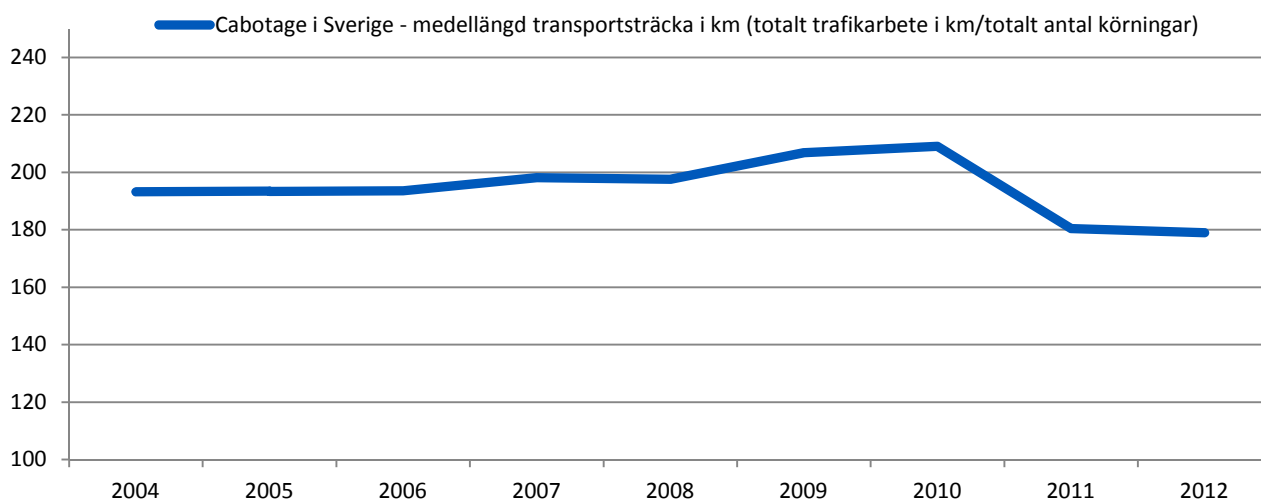


Källa: Trafikanalys.

Av tillgänglig statistik framgår det att cabotage generellt är mer lönsamt för utländska aktörer att utföra i Sverige än vice versa.

När man studerar genomsnittlig längd på körd sträcka för de utländska lastbilarna som utför cabotagetransporter i Sverige syns ingen dramatisk utveckling då den har varit i närheten av 200 km under en längre tid. Men under 2011 och 2012 sjönk sträckan, en utveckling som fortsatt får följas vartefter underlag från rapporterande länder sammanställs:

Diagram 49: Medellängd för transportsträcka i km, cabotagetransporter i Sverige, utveckling 2004-2012.



Källa: Trafikanalys.

En minskande genomsnittlig sträcka för utländska lastbilar som utför cabotagetransporter i Sverige kan vara en indikation på ökat deltagande på mer lokala marknader.

Begränsningarna i regelverket sätter dock formellt hinder för längre stationering av fordon till sådant deltagande utan att regelbundet passera landsgränser och påbörja nya internationella transporter till Sverige. Teoretiskt finns det möjlighet att kringgå begränsningar genom att mer systematiskt ”rotera” fordonsflottor schematiskt för att fortfarande hålla sig till regelverket men ändå de facto stationera en närvaro på lokala marknader.

Kontrollmöjligheterna för polismyndigheten med avseende på utländsk cabotage trafik i Sverige har förbättrats efter att Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen utrett och föreslagit till regeringen att en sanktionsavgift för överträdelse av cabotageregler ska införas (istället för böter). Transportstyrelsen föreslog i samma uppdrag en möjlighet för polismyndigheter att hindra fortsatt färd för att säkerställa betalning av beslutad sanktionsavgift.³³

Bakgrunden till regeringsuppdraget var den tidigare tillståndsmätningen av regelefterlevnaden hos den yrkesmässiga trafiken på väg, som slutrapporterades under 2013.³⁴ Det tidigare uppdraget hade inte omfattat frågor om konkurrensvillkor på marknaden och eventuella problem med olaga cabotage eller olaga yrkesmässig trafik. Dessa frågor hade varit föremål för debatt i media under en längre tid.

Den nya lagen om sanktionsavgift trädde i kraft 1 januari 2015. Den 1 mars 2015 trädde även en ytterligare lag i kraft, som ger polisen eller tullen rätt att omhänderta fordonsnycklar eller annat föremål som behövs för färden om inte avgiften betalas in direkt i förskott. Om det finns särskilda skäl får Polismyndigheten eller Tullverket besluta att fordonet ska låsas fast genom så kallad klampning.

Sedan det nya regelverket trädde i kraft har antalet ärenden hos Transportstyrelsen rörande olaga cabotage uppgått till 43 stycken per den 17 september 2015, av dessa är 36 ärenden där förskott har betalats in och 7 där det inte har betalats in.

5.4 Kombidirektivet

Utländska åkeriföretag har möjlighet att inom Sverige utföra s.k. kombitransporter, utan att det faller inom reglerna för cabotage. Kombitransporter (eller kombinerade transporter) av gods mellan Sverige och en annan EES-stat kräver endast att det utländska åkeriet innehar ett gemenskapstillstånd enligt EU-förordningen (EG) 1072/2009. En kombinerad transport är en transport av gods, mellan stater inom EES, där lastenheten (släpvagn, container, växelflak), färdas med antingen järnväg eller till havs en del av den mellanliggande sträckan från avsändare till mottagare³⁵.

I och med att kombitransporter inte räknas som cabotage kan utländska åkerier verka i Sverige inom denna del av marknaden så länge transporterna uppfyller regelkraven.

³³ <http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/regelefterlevnad/regelefterlevnad-2014-cabotage-bestallaransvar.pdf>

³⁴ <http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/regelefterlevnad/slutrapport-regelefterlevnad-yrkestrafik.pdf>

³⁵ Den mellanliggande sträckan ska vara minst 100 kilometer, och vägtransporten ska ske mellan den plats där godset lastas och närmaste pålastningsstation eller mellan närmast lämpliga urlastningsstation och den plats där godset lossas, eller – inom en radie av 150 kilometer från lastnings- eller lossningshamnen, <http://old.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:04:31992L0106:SV:PDF>

Enligt en konsultrapport till EU-kommissionen om utvecklingen av kombinerade transporter inom unionen utfördes uppskattningsvis 2,6 milj tonkm av kombinerade transporter väg-järnväg inom Sverige under 2011, eller motsvarande transport av ca 217 500 containrar (TEU)³⁶.

5.5 Utstationering

Det s.k. utstationeringsdirektivet (96/71/EG) sätter ramar för de rättigheter som arbetskraft från medlemsstater i EU som under längre perioder är utstationerade i en annan medlemsstat har.

För utländsk arbetskraft från andra medlemsstater stationerade i Sverige innefattar detta rättigheter i svenska lagar om till exempel semester, arbetstid och diskriminering. Utstationerad arbetskraft ska anmälas till Arbetsmiljöverket, som även är den myndighet i Sverige som är ansvarig för tillsyn över efterlevnaden av utstationeringsdirektivets regler. Av preambeln till förordning (EG) 1072/2009 framgår att: *”Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster är tillämpliga på transportföretag som utför cabotagetransporter.”*

Detta skulle teoretiskt innebära en stor mängd de facto utstationerade arbetstagare inom godstransporter på väg i Sverige, då Trafikanalys skattar antalet cabotagetransporter av utländska åkerier i Sverige till 765 269 stycken under 2012. Arbetsmiljöverket skriver dock om cabotage:

Cabotage (dvs. transport av passagerare eller gods inom ett lands gränser, utfört av ett företag som är registrerat utanför detta lands gränser) i Sverige som förmedlas av en utländsk speditör faller i regel inte inom utstationeringslagens tillämpningsområde. I den mån det finns ett avtal mellan arbetsgivaren och mottagaren av tjänsterna och även övriga kriterier för utstationering är uppfyllda, omfattas dock cabotageverksamheten av utstationeringslagen³⁷.

Huruvida eventuella utländska förare som utför kombitransporter ska anses som utstationerade enligt direktivet (96/71/EG) är inte klarlagt. Enligt arbetsmiljöverkets statistik var 55 utländska arbetstagare anmälda som utstationerade inom åkeriverksamhet i Sverige den 8 maj 2015.

³⁶ <http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/studies/doc/2015-01-freight-logistics-lot2-combined-transport.pdf>

³⁷ http://www.av.se/teman/utstationering/det_har_ar/

6 Etableringströsklar

Godstrafikmarknaden på väg kan inte betraktas som en helt och hållet homogen marknad med lika förutsättningar för in- och utträde. De olika delmarknaderna bör studeras var för sig och därefter kan man uttala sig om förutsättningarna för etablering och konkurrenssituationen för etablerade aktörer. För denna rapport fokuserar vi i exempel nedan på delmarknader med låga trösklar utan krav på särskild expertis eller specialiserade fordon. Kostnadsbilden för företagen är sannolikt inte av större variation mellan delmarknader såvida vi inte betraktar stora diversifierade företag, dessa utgör dock undantag i sammanhanget.

6.1 Legala förutsättningar och krav för etablering

De legala grundförutsättningarna för aktörerna på marknaden inom EU anges i förordning (EG) 1071/2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik. Förordningen tillämpas på alla företag som är etablerade i gemenskapen och bedriver yrkesmässig trafik och även för företag som har för avsikt att bedriva yrkesmässig trafik (de som ansöker om tillstånd).

Kraven på de företag som vill bedriva yrkesmässig trafik är att de ska vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat, ha gott anseende, ha tillräckliga ekonomiska resurser, och ha erforderligt yrkeskunnande.

Varje företag som bedriver yrkesmässig trafik ska utse minst en fysisk person som ska vara *trafikansvarig*, denna person ska "faktiskt och fortlöpande" leda företagets transportverksamhet, och måste för detta ändamål uppfylla ett antal krav ställda i förordningen: Personen måste uppfylla kraven på yrkeskunnande och gott anseende³⁸, ha verklig anknytning till företaget, dvs. vara anställd, styrelseledamot, ägare eller aktieägare, eller förvaltare av det, eller, om företaget är en fysisk person, vara denna person, och vara bosatt i gemenskapen.

I och med att förordningen är direkt tillämplig innehåller inte den svenska Yrkestrafiklagen (2012:210) några skilda element av betydelse, men har vissa förtydligande bestämmelser i några fall. Den svenska yrkestrafiklagen preciserar bl.a. vilka personer som ska prövas i ett bolag som bedriver eller vill bedriva yrkesmässig trafik på väg.

Enligt förordningen ska företaget som vill bedriva yrkesmässig trafik på väg förfoga över ett driftställe i den medlemsstaten där det är etablerat. *Det fasta driftstället* innebär lokaler där företaget bevarar sin centrala företagsinformation, särskilt alla räkenskaper, personalhandlingar, handlingar som innehåller uppgifter om kör- och vilotider samt övriga handlingar som den behöriga myndigheten måste ha tillgång till för att kunna kontrollera att villkoren enligt denna förordning är uppfyllda.

Medlemsstaterna får kräva att företag som är etablerade på deras territorium vid varje tidpunkt även ska ha andra handlingar tillgängliga i sina lokaler.

För att *uppfylla kravet på yrkeskunnande* (artikel 3.1 d) ska den trafikansvarige besitta kunskaper i vissa ämnen som svarar mot den nivå som anges i bilaga I till förordningen, dessa ämnen är: Civilrätt, handelsrätt, socialrätt, skatterätt, kommersiell och ekonomisk ledning av ett företag, marknadstillträde, tekniska normer och tekniska driftsförhållanden samt trafiksäkerhet.

³⁸ gott anseende enligt artikel 3.1 b och d i förordningen

Kunskaperna ska styrkas genom ett obligatoriskt skriftligt examensprov som får kompletteras med ett muntligt prov om medlemsstaten beslutar detta. I Sverige avläggs prov för yrkeskunnande hos Trafikverket och Transportstyrelsen godkänner sedan den trafikansvarige och yrkeskunnandet registreras i vägtrafikregistret³⁹.

Gott anseende hos trafikansvariga (eller övriga prövade personer) och företag innebär en vandelsprövning utifrån förekomst av fällande domar gentemot personer som är prövade av myndigheten eller sanktioner mot företaget. Den trafikansvarige eller transportföretaget får inte ha ådragit sig fällande domar eller sanktioner i en eller flera medlemsstater för allvarliga överträdelse av gemenskapsreglerna.

Sammanfattningsvis behöver företagets representanter som är prövade av myndigheten i etableringsmedlemsstaten vara fria från fällande domar eller straffrättsligt ansvar för allvarlig eller grov brottslighet och brott mot gemenskapsrättsliga regler relaterade till inre marknaden för vägtransporter.

För att uppfylla kravet på *tillräckliga ekonomiska resurser* (artikel 3.1 c i förordningen) ska ett företag fortlöpande kunna uppfylla sina finansiella skyldigheter under räkenskapsåret. Företaget ska därför, på grundval av årliga räkenskaper som har bestyrkts av en revisor eller annan vederbörligen ackrediterad person, kunna visa att det varje år förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 Euro om endast ett fordon används och minst 5 000 Euro för varje ytterligare fordon som används. Detta krav gäller vid den initiala tillståndsansökan och vid utökning av fordonsflottan, en ny ekonomisk prövning görs vid utökning av fordonsflottan.

6.2 Marknadstillträde – kostnader för företag

Förutom ett tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik på väg för gods behöver ett företag som vill etablera sig på marknaden fordon och förare. För att tydliggöra vilken kostnad som krävs för att etablera sig på marknaden ”från idé till verklighet” kan man åskådliggöra processen enligt nedan med olika moment:

Figur 2: Faser och moment i etableringsprocessen för ett företag som vill starta åkeriverksamhet i Sverige.



I den inledande fasen sker det administrativt nödvändiga för att starta upp företaget, med upprättande av affärsplan, kontakt med bolagsverket och registrering av bolaget där, samt kontakten

³⁹ Sverige har inte föreskrivit om utbildningsinnehåll eller genomförandet av utbildningar, endast om själva provets genomförande hos Trafikverket, i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om prov i yrkeskunnande för yrkesmässig trafik (TSFS 2010:37, senast ändrad genom TSFS 2012:147).

med skatteverket och ansökan om F-skatt och registrering för moms, och (eventuell) registrering som arbetsgivare.

Även inköp av fordon, leasingavtalsskrivning, hyravtalsskrivning sker eventuellt här för att så snabbt som möjligt kunna vara redo att åta sig uppdrag för marknaden när väl tillståndsfasen är färdig.

Kostnadsbilden för de olika faserna i tillträdet kan se relativt olika ut beroende på vilka val som görs främst gällande finansieringsformer kring fordonen. Klart är att fordon i sig är en absolut nödvändighet för att kunna bedriva yrkesmässig trafik på väg. Därmed inte sagt att företaget i fråga själva måste äga fordonen, andra former som hyres- eller leasingavtal finns tillgängliga som alternativ. Direkt ägande förutsätter tillgång till kapital för införskaffandet, även om företaget lånar upp köpeskillingen kräver banker i den absoluta merparten av fallen en kontant insats på en andel av köpeskillingen.

Exemplet nedan utgår från ett aktiebolag som ska bildas med en trafikansvarig och en anställd förare, samt en lastbil med släp som köps in till nybilspris⁴⁰. Företaget i exemplet ska även åta sig internationella transporter och söker därför ett gemenskapstillstånd, den som ska vara trafikansvarig i exemplet går utbildning hos Sveriges Åkeriföretag innan genomförandet av kunskapsprovet hos Trafikverket:

Figur 3: Olika kostnader för moment i etableringsprocessen för ett företag som vill starta åkeriverksamhet i Sverige.



Moment som inte ingår i ovan figur men som tar arbetstid, utan att vara förknippade med kostnader för avgifter hos myndigheter:

- Ansökan om F-skatt och momsregistrering
- Upprättande av affärsplan
- Upprättande av stiftelseurkund
- Upprättande av bolagsordning, aktiebok och ägarförteckning

Kostnader där beloppen är varierande och därför svåra att bestämma är:

- Finansiering (ev. banklån), uppläggningsavgift, avgifter till bank (ej ränta)

Bransch erfarenheter och kunskaper hos individer bestämmer till viss del tidsåtgången för de olika momenten. Sannolikt bör en uppstart av verksamheten kunna genomföras inom en till två månader.

⁴⁰ Kostnad taget från ASEK 5.

Om trafikansvarig inte behöver genomgå utbildning p.g.a. tidigare erfarenheter eventuellt kortare än en månad.

En mängd faktorer påverkar huruvida man kan klassificera etableringströsklarna som höga eller låga. Michael Porter har bl.a. beskrivit vad som möter företagare på olika marknader relaterat till etablering och konkurrens⁴¹. De förutsättningar som har tagits upp inom ramen för denna rapport rör i huvudsak regleringar, kapitalkrav och konkurrenssituationen. Regleringarna har berörts kortfattat och kan sammanfattningsvis sägas utgöra förhållandevis låga trösklar då det i huvudsak rör sig om vandelsprövning och yrkeskunnande.

De ekonomiska kraven på ”startkapital” i regleringar torde heller inte i de flesta fall vara avgörande, och yrkeskunnandet är främst inriktat på grundläggande kunskaper inom företagande generellt och regler för transportmarknaden. Det kan tilläggas att delmarknader kan ha starka aktörer på efterfrågesidan som vill ha viss expertis eller lokal förankring av olika skäl, i dessa fall ökar höjden på trösklarna.

Låga trösklar för in- och utträde ur marknaden minskar ofta risken för den enskilde (företagaren) i sammanhanget, och denna bild av godstransportmarknaden på väg kan sägas vara den rådande. Exempelvis är ett fullt tänkbart scenario att företagare på marknaden under en yrkeskarriär med relativ lätthet kan byta till att vara anställd och till egen verksamhet, och även kombinera de två. Risken i sammanhanget är ofta relaterat till investeringen i fordonen, men i dagens läge finns många alternativ med leasing- eller hyrlösningar.

Även att ta i beaktande vid nyetableringar är hur konkurrenter reagerar, vilket kan vara av stor betydelse på marknader med få aktörer (jämför järnvägstransporter). För godstrafikmarknaden på väg är det svårt att bedöma detta då antalet aktörer är väldigt många, det skulle kräva djupare studier av mer lokala delmarknader.

Långsiktiga avtal med distributörer och liknande större aktörer på efterfrågesidan är ofta av betydelse för nyetableringar, då det kan skapa ett beroendeförhållande gentemot starka köpare. För godstrafikmarknaden på väg är detta av intresse att studera då rådande uppfattning är att det är vanligt förekommande, då antalet aktörer på köpsidan på delmarknaderna kan vara få och stora (exempelvis de större logistikföretagen och transportförmedlarna).

Även skalfördelar är en påverkande faktor vid nyetableringar. För godstrafikmarknaden på väg kan det inte sägas råda några uppenbara sådana då själva transportförmedlingen och koordineringen av transporter ofta inte sköts av företagaren själv. Dock skulle det teoretiskt vara av betydelse när tjänster ska erbjudas transportköpare med mer storskaliga behov, men i sammanhanget sjunkande marginalkostnad är det svårt att se skalfördelar som påverkandes etableringströsklar för denna marknad.

Sammanfattningsvis ger detta bilden av relativt låga inträdesbarriärer på marknaden, åtminstone på delmarknaden fjärrtransporter och internationella fjärrtransporter. Detta avspeglas även av det stora antalet företag på marknaden och att de allra flesta är små eller enskilda.

⁴¹ Bl.a. kort redogjort för här: <http://www.quickmba.com/strategy/porter.shtml>

7 Slutsatser

Transportstyrelsen har i denna rapport kartlagt marknaden för godstrafik på väg och har särskilt fokuserat på producentsidan av marknaden. Kartläggningen har omfattat marknadsaktivitet i termer av transporterade godsmängder och transportarbete, marknadsstruktur, ekonomisk status hos företagen, kostnads- och konkurrensutveckling samt etableringsförutsättningar. Denna breda kartläggning har på ett övergripande plan pekat på ett antal intressanta förhållanden som kommer att ha betydelse för Transportstyrelsens fortsatta arbete på området.

Ur ett övergripande perspektiv finns det en rad iakttagelser rörande marknads utveckling de senaste åren som kan vara värda att beakta i den vidare övervakningen på området. Marknadens storlek i termer av transporterade godsmängder och transportarbete har de senaste åren uppvisat en minskande trend samtidigt som ekonomin i övrigt har växt. Detta väcker frågor om de bakomliggande orsakerna till denna utveckling. Är det fråga om en omstrukturering av något slag med avseende på behovet och efterfrågan av transporter, en överflyttning mellan transportslag eller en effektivisering av utförda transporttjänster? Utvecklingen kan också ses mot bakgrund av en allt hårdare konkurrens och därmed också ett ökat behov av att se över kostnaderna i företagen. Kartläggningen visar dock att antalet företag på marknaden minskat i mindre grad. Det går samtidigt att skönja en viss tendens till omstrukturering på marknaden i och med att antalet fordon per företag ökar något samt att inslaget av tyngre fordon ökar. Att konkurrensen är hög på en marknad av denna karaktär är inget anmärkningsvärt, men Transportstyrelsen har här en viktig roll att följa att konkurrensen sker inom gällande regelverk.

Mot bakgrund av ovanstående iakttagelser är det intressant att analysen av företagens ekonomiska status i flera fall visar på positiva inslag. Nyckeltal för företagens omsättning, lönsamhet och stabilitet uppvisar i många fall att en majoritet av företagen har en förhållandevis god ekonomisk status. Sett över den studerade perioden 2010-2013 går det att observera en varierande utveckling, där vissa år uppvisat minskande lönsamhet och omsättning. Dock finns det en generell tendens till återhämtning på många områden under 2013.

Ett antal risker för åkeriföretagen framöver går att identifiera. En generell nedgång i konjunkturen skulle leda till efterföljande minskad efterfrågan från transportköpare. Ytterligare hårdnad konkurrens och ökade konkurrensfördelar för utländska åkeriföretag skulle leda till minskade marknadsandelar på de redan utsatta delmarknaderna och eventuellt på nya delmarknader. Ökade punktskatter och avgifter skulle leda till ökat kostnads- och rationaliseringstryck. Stigande priser på drivmedel utgör också en risk, om åkeriföretagen kalkylerar med ett lågt oljepris på lång sikt och står oförberedda på kraftigt ökade drivmedelspriser. Exempel på utlösande faktorer för stigande drivmedelspriser skulle kunna vara akuta politiska kriser och intensifierade konflikter i oljeproducerande länder. Slutligen utgör ett högre ränteläge framöver en risk, om åkeriföretagen kalkylerar med dagens låga räntor även på lång sikt.

Nedan redovisas ett antal fördjupade iakttagelser och slutsatser från de frågeområden som kartläggningen har omfattat.

7.1 Marknaden präglas av många små företag

Sammanfattningsvis kan godstransportmarknaden på väg sägas vara präglad av små företag, till största delen små aktiebolag och enskilda näringsidkare. Detta gäller främst producentsidan som i huvudsak består av åkeriföretag. Majoriteten av åkeriföretagen har ingen eller ett fåtal anställda.

Småföretagsdominansen avspeglas även i företagens omsättning som i en överväldigande majoritet av fallen inte överstiger 10 miljoner kr per år.

Marknaden har ett antal delmarknader, varav många definieras av vilka huvudsakliga verksamheter transportköparna är aktiva inom, såsom bygg- och anläggning, skogstransporter, jordbrukstransporter o.s.v. De vanligaste delmarknaderna som företagen är aktiva på är bygg- och anläggning, fjärrtransport, närdistribution, och skogstransport. Detta avspeglas även i urvalsundersökningarna av svenska lastbilar som görs årligen. Av naturliga skäl kommer utvecklingen på dessa marknader även att spegla sig på delmarknaderna för godstransporter, vilket gör att företagen (beroende på delmarknad) kommer att vara olika sårbara för konjunktursvängningar och i olika grad uppleva konkurrens från utländska transportföretag. Exempelvis är många åkeriföretag aktiva inom delmarknaden bygg- och anläggning, en bransch som är utpräglad konjunkturkänslig.

7.2 Godsmängder och transportarbete har minskat trots en växande ekonomi

Transportstyrelsen kan konstatera att marknadsutvecklingen i form av aktivitet genom fraktad godsmängd och transportarbete i tonkm av svenska åkerier har genomgått en generell nedgång sedan finanskrisen drabbade ekonomin på allvar 2008-2009. Detta gäller framförallt för utrikes trafik, men även inrikes trafik. Inrikes transportarbete har minskat till de nivåer som rådde i början av 2000-talet, samtidigt som BNP har ökat med 30 procent under samma period, för det utrikes utförda transportarbetet har minskningen varit ännu större, 46 procent.

En viss uppgång och återhämtning kunde skönjas de första två åren efter finanskrisen men efter det har utvecklingen återigen skiftat nedåt. Det kan även skönjas en viss divergens mellan BNP-utvecklingen och åkerinäringens utveckling utifrån de senaste årens siffror. Denna divergens har inte fått ett dramatiskt genomslag på antalet lastbilar i yrkesmässig trafik eller tillståndshavare än, men utvecklingen måste följas för att kunna dra vidare slutsatser om de bakomliggande orsakerna .

7.3 Antal företag på marknaden har minskat något

Omsättningen av företag på marknaden ligger på en förhållandevis odramatisk nivå trots de låga trösklarna för in- och utträde och den låga kostnaden för desamma.

Även i statistiken över antalet yrkestrafiktillstånd för gods märks det inga stora svängningar, varken från år till år eller mellan månader. Mellan år 2004 och 2015 har antal tillståndshavare minskat med ca 7,8 procent (ca 1500 st), medan antalet fordon anmälda i yrkesmässig trafik har ökat med ca 9,3 procent under samma tidsperiod. Genomsnittligt antal fordon per tillstånd har under samma tidsperiod ökat från ca 3,3 till ca 3,9.

En intressant frågeställning i sammanhanget, med utgångspunkt från de många enskilda näringsidkarna och aktiebolag utan anställda, är om det är vanligt att växelvis vara anställd och företagare på marknaden och att omsättningen av företag därför hålls nere. Sedan år 2011 är en årlig tillsynsavgift förknippad med innehav av yrkestrafiktillstånd, och påminnelser skickas regelbundet ut att tillstånd som inte används ska återkallas.

Antal konkurser per kvartal visar ett samband med konjunkturen och har under 2000-talet varierat från 13 per kvartal strax innan finanskrisen slog igenom till 80 per kvartal under inledningen av 2009. Under de senaste åren (2011-2014) har antalet konkurser per kvartal varierat mellan 27 och 63.

7.4 Majoriteten av företagen uppvisar en positiv avkastning

Vad gäller lönsamheten för åkeriföretagen uppvisar ca två tredjedelar (65,7 procent) av aktiebolagen i åkerinäringen en positiv avkastning på eget kapital. För att kunna jämföra med andra räntebärande placeringar uppvisade 56,2 procent av bolagen en avkastning på eget kapital på över 5 procent årligen. Det är svårt att värdera utifrån ett ägarperspektiv vilken nivå på avkastning som är acceptabel och den nuvarande räntemiljön är extremt låg vilket gör att det måste vägas och jämföras med andra marknader (transportmarknader exempelvis) och över tid.

Godstransportmarknaden har konstaterats vara cyklisk i sin natur och påverkas mycket av efterfrågan i ekonomin i stort, detta återspeglas förutom i godsflödena och transportarbetet även i företagens nyckeltal. För aktiebolagen går det att uttyda sjunkande marginaler under lågkonjunkturer och tillbakagångar i ekonomin. Under 2011 och 2012 sjönk både rörelsemarginaler och nettomarginaler för aktiebolagen.

Utvecklingen under 2013 indikerar dock en viss återhämtning på flera områden. Marginalerna för åkeriföretagen år 2013 visar att 73,6 procent har en positiv rörelsemarginal och nästan hälften (48,8 procent) har en rörelsemarginal på mellan 0 till 9,99 procent. Nettomarginalerna skiljer sig inte i någon större utsträckning från rörelsemarginalerna, 70,3 procent är positiva och 47,3 procent är mellan 0 till 9,99 procent.

7.5 Förhållandevis stabila företag och tendenser till återhämtning resultatmässigt

Sammanställningen över bolagens soliditet visar på att majoriteten av företagen har en positiv soliditet. Många företag uppvisar även en relativt god soliditet, med nivåer på över 30 procent. Nivåer på runt 30 procent brukar i många sammanhang anges som en rimlig nivå generellt, och är ett vanligt mål för soliditeten. Genomsnittliga nivån på skuldräntor uppvisar inga anmärkningsvärda siffror och ca en fjärdedel (24,4 procent) har extremt låga räntekostnader. Sett till företagspopulationen i stort i ekonomin är det utifrån iakttagna skuldräntenivåer inget som tyder på att branschen anses som extra riskfylld. En bidragande faktor kan vara det minskade behovet av kapitalinvesteringar och flexibla lösningar för fordonsanskaffning genom exempelvis hyravlal eller leasing. Soliditeten har också i allmänhet ökat bland åkeriföretagen sedan finanskrisen.

För de enskilda näringsidkarna var soliditeten något bättre och belåningen är i allmänhet lägre, 78 procent hade en soliditet på 30 procent och över, och hälften av alla enskilda näringsidkare hade en soliditet på 50 procent och över. Detta kan jämföras med aktiebolagen där ca 34 procent av alla bolagen hade en soliditet på 50 procent och över.

Gällande resultaten som företagen gör var utvecklingen under 2011 och 2012 genomgående negativ med ett par undantag, bl.a. hade aktiebolagen utan anställda en relativt kraftig återhämtning resultatmässigt under 2012 och 2013. För de enskilda näringsidkarna hade ca 83 procent av företaget ett positivt bokfört resultat för 2013. Resultaten för de enskilda hade dock en fördelning med över två tredjedelar av alla företagen med bokfört resultat på under 500 000 kr.

Som nämnts tidigare, har det funnits en viss divergens mellan godsflödena och transportarbetet i förhållande till tillväxt av BNP. Trenderna för marginalerna och nyckeltalen bör fortsatt följas för att se om återhämtningen är hållbar på längre sikt eller om en längre nedgång i sektorn påbörjades efter finanskrisen och därmed ger ett fortsatt rationaliseringstryck.

7.6 Personal- och drivmedel dominerar kostnadsbilden

Kostnadsbilden för åkeriföretagen är dominerad av personal- och drivmedelskostnader, medan kapitalkostnader och ränteutgifter kan hållas på en relativt låg nivå p.g.a. nuvarande lågräntemiljö och flexibla lösningar gällande fordonsanskaffning. Kostnader för drivmedel och personal bestäms i hög grad av exogena faktorer men under senare år har trenden varit att de allra minsta aktiebolagen (vilka utgör en betydande del av totala antalet) har haft en minskande total lönesumma och sjunkande arbetskraftskostnad per anställd. För de större bolagen har trenden varit svagt ökande för dessa kostnader.

Trender för kostnadsminskningar hos åkeriföretagen under senare år som går att se är framförallt en minskning av tomkörningar och ökat användande av leasade och hyrda fordon. Ytterligare en trend som går att se är minskade arbetskraftskostnader hos de allra minsta företagen och en minskad total lönesumma för denna kategori.

7.7 Konkurrenten blir hårdare på vissa delmarknader

Konkurrenssituationen är olika beroende på delmarknad och torde vara mest intensiv inom fjärrtransporter och internationella transporter, medan mer lokala eller mer specialiserade delmarknader med högre etableringströsklar torde vara mindre konkurrensutsatta. Detta är även en bild som har rapporterats massmedialt under de senaste åren.

Tillgänglig statistik tyder på att de svenska åkeriföretagen tappar marknadsandelar, framförallt inom utrikes och inrikes fjärrtransporter. Jämfört med konkurrenter baserade i andra EU-länder har Sverige relativt höga kostnader för arbetskraft och drivmedel, samtidigt som räntekostnaderna ofta är lägre. Sammantaget kan dessa faktorer utgöra en konkurrensnackdel i fråga om internationella transporter, då utländska aktörer kan åta sig transportuppdrag för ett lägre pris i och med att deras kostnader som ska täckas är väsentligt lägre. Sverige har också sett en ökande andel av trafikarbetet på svensk mark utförd av utländska lastbilar och det utländska transportarbetet utfört av svenska lastbilar har sett en sjunkande trend.

Utländska åkeriföretag har möjlighet att ta del av marknaden för transporter inom Sverige genom cabotagereglerna och även genom kombidirektivet. Det är ännu inte klarlagt om huruvida reglerna enligt utstationeringsdirektivet efterlevs vid kombitransporter av utländska åkeriföretag. Tillsynsmandatet för detta finns hos Arbetsmiljöverket. Transportstyrelsen kommer fortsatt att följa utvecklingen och konkurrenssituationen för svenska åkeriföretag i tillgänglig statistisk data och genom andra uppgiftskällor.

7.8 Etableringströsklar på marknaden förhållandevis låga

För att få etablera sig som producent på marknaden måste ett antal juridiska krav uppfyllas av företaget i fråga. De juridiska kraven baseras i allt väsentligt på EU-förordningar med direkt tillämpbarhet och är således harmoniserade i förutsättningarna genom hela EU, även om tillämpningar nationellt kan avvika (och har avvikit) i vissa fall.

De legala förutsättningarna innebär främst en vandelsprövning och ekonomisk prövning som förutsätter ett förflutet hos den trafikansvarige eller tillståndssökande (om det är fysisk person och inte bolag som söker tillstånd) utan domar för ekonomisk brottslighet eller andra domar som har relevans för lämplighetsprövningen.

Den ekonomiska lämpligheten förutsätter ett visst kapital i tillgängliga reserver (summan är beroende av antal fordon), och avsaknad av skatteskulder samt avsaknad av kronofogdemål.

Den trafikansvarige eller den fysiska personen som söker tillstånd ska även inneha genom prov dokumenterat yrkeskunnande.

Tiden och kostnaden för skaffandet av tillstånd varierar med förutsättningarna hos de bolag eller personer som söker, men i de fall yrkeskunnandet redan innehas och de legala förutsättningarna i övrigt är uppfyllda kan det handla om ett par veckor till en månad.

Sammanfattningsvis är etableringströsklarna förhållandevis låga för producenter på marknaden, det finns inte många uppenbara skalfördelar vilket kan utgöra förklaring till dominansen av väldigt små företag på marknaden. En eventuell skalfördel skulle kunna vara samordning av administration och overhead, samt uppdragsförmedlande verksamhet. Tidigare har det varit vanligt med s.k. lastbilscentraler för detta ändamål men på dagens marknad sköts mycket av de större speditörerna och logistikföretagen. Det finns även inslag av spotmarknader som tillhandahålls av logistikföretagen själva.

Transportstyrelsen kommer att fortsatt titta på etableringsförutsättningarna då myndigheten har viss rådighet över delar av processen samt att det är viktigt att följa ur ett regelutvecklings- och regelförenklingsperspektiv.