

# SAF Guiden

## Hållbart flygbränsle

*Vad ska det vara bra för och hur fungerar det i praktiken?*



**TRANSPORTFÖRETAGEN**

SAF är inte bara ett bränsle som reducerar de fossila koldioxidutsläppen från flyget – det är ett nationellt strategiskt verktyg för att förena klimatnytta, energisäkerhet, industriell tillväxt och beredskap.

## **Flyget har goda förutsättningar att bli fossilfritt – om vi alla bidrar.**

Sverige har ambitiösa klimatmål, och för att nå dem behöver även flyget ställa om. Hållbart flygbränsle, Sustainable Aviation Fuel (SAF), är en central lösning – både på kort och lång sikt.

SAF kan produceras av olika förnybara och fossilfria råvaror. Det är fullt kompatibelt med dagens flygmotorer och infrastruktur, utan behov av tekniska anpassningar. Samtidigt kan det minska klimatpåverkan med upp till 80 procent jämfört med fossil jetbränsle, och bidrar dessutom till att reducera flygets höghöjdseffekter.

När du köper SAF tankas detta in i flygets bränslesystem, vilket då ersätter motsvarande mängd fossil bränsle som därmed aldrig efterfrågas. Du kan välja att täcka hela din flygresa – eller en valfri andel. Valet är ditt. Samtidigt gäller att ju fler som bidrar, även i mindre omfattning, desto snabbare kan flygets samlade utsläpp minska.

Frivilliga köp av SAF, utöver gällande lagkrav, är inte bara en direkt klimatinsats – de bidrar också till att bygga framtidens svenska industri. Ökad efterfrågan skapar förutsättningar för nya investeringar i produktionsanläggningar, vilket i sin tur genererar arbetstillfällen och driver teknikutveckling. Samtidigt stärks Sveriges försörjningstrygghet, innovationskraft och exportpotential, och beroendet av importerad energi minskar.

Den riktiga utmaningen är inte tekniken, det är att få marknaden att växa snabbare. Här kan alla bidra – företag, myndigheter, kommuner, regioner och resenärer.

SAF är nyckeln till flygets hållbara framtid. Det är enkelt, verifierbart och fungerar redan idag.

Välj SAF nästa gång du flyger!

Trevlig resa,

Fredrik Kämpfe  
Branschchef  
Transportföretagen Flyg

Kontakta författaren: [fredrik.kampfe@transportforetagen.se](mailto:fredrik.kampfe@transportforetagen.se)

## **Innehållet på 3 minuter...**

### **SAF är nyckeln till flygets omställning**

Hållbart flygbränsle (SAF) produceras av förnybara eller fossilfria, hållbara och spårbara råvaror och kan minska nettoutsläppen av koldioxid med upp till 80 procent. Bränslet blandas direkt med fossilt jetbränsle, är godkänt av flygsäkerhetsmyndigheter och används redan idag i reguljär trafik.

Det finns olika produktionsvägar för SAF. BioSAF framställs av biogena råvaror, medan eSAF produceras syntetiskt med fossilfri el, vätgas och infångad koldioxid. Skillnaden ligger alltså i hur bränslet produceras – inte i hur det används i flygplanet. Idag finns bioSAF tillgängligt på marknaden, men det produceras än så länge i för liten volym.

### **Utmaningen är inte teknisk, utan marknadsmässig**

SAF fungerar i dagens flygmotorer och infrastruktur och produceras redan i Sverige och globalt. Utmaningen är i stället begränsade volymer och högre produktionskostnader jämfört med fossilt bränsle.

### **Ökad efterfrågan ger lägre kostnader**

När efterfrågan på SAF ökar växer marknaden, effektiviteten förbättras och kostnaderna sjunker. Det möjliggör en successiv uppskalning av både produktion och användning. Frivilliga köp är därför avgörande för att driva ned kostnaderna och påskynda omställningen.

### **ReFuelEU Aviation driver på utvecklingen**

EU-förordningen ReFuelEU Aviation kräver att minst 2 procent av allt flygbränsle inom EU ska vara SAF idag, med en stegvis ökning till 70 procent år 2050. Harmoniserade EU-regler driver på omställningen inom hela EU, skapar konkurrensneutralitet och är effektivare än nationella särkrav.

### **Frivilliga köp skapar klimatnytta och är en investering i Sverige**

Varje liter SAF som köps utöver lagkrav och tillförs flygets bränslesystem ersätter en motsvarande mängd fossilt bränsle. Det innebär en faktisk, mätbar och additionell utsläppsminskning utan dubbelräkning. Samtidigt bidrar frivilliga köp till att bygga en större inhemsk marknad, möjliggör ny produktion i Sverige och stärker industri, teknikutveckling och sysselsättning. Frivilliga SAF-köp är därmed både en klimatåtgärd och en investering i Sverige.

### **Book & Claim gör klimatnyttan av SAF tillgänglig överallt**

Genom ett Book & Claim-system kan aktörer köpa och tillgodoräkna sig utsläppsminskningen från SAF utan att själva använda det fysiska bränslet. SAF tankas i de flyg där det är mest effektivt, medan klimatnyttan bokförs och överförs till köparen. Book & Claim reducerar behovet av att transportera omkring SAF vilket ytterligare reducerar utsläppen. Book & Claim gör att företag, myndigheter, kommuner, regioner och privatpersoner kan bidra till ökad användning av SAF oavsett var flygningen sker. Systemet är certifierat och spårbart, vilket säkerställer att klimatnyttan är verklig och inte dubbelräknas. Book & Claim är ett sätt att minska de så kallade Scope 3-utsläppen.

### **Inhemsk SAF-produktion stärker självförsörjning och beredskap**

En växande svensk SAF-industri minskar beroendet av importerad energi och stärker försörjningstryggheten vid kriser, i totalförsvaret och vid internationella insatser. Hållbart producerat flygbränsle i Sverige är därför inte bara en klimat- och industrifråga, utan också en strategisk beredskapsfråga.

### **Utvecklingen av eSAF är strategiskt avgörande**

eSAF kompletterar bioSAF och är nödvändigt för att nå tillräckliga volymer på sikt. Genom att stimulera svensk och europeisk eSAF-produktion kan vi minska beroendet av importerade bränslen, stärka energisäkerheten och nyttiggöra biogen koldioxid som en resurs i stället för ett utsläpp.

### **Råvarorna är hållbara och spårbara**

Produktionen baseras på exempelvis använda frityroljor, slaktavfall, fettavfall, råtallolja, restströmmar från skogsindustrin samt biogen koldioxid för eSAF. Spårbarheten säkerställs genom certifiering och EU:s hållbarhetskriterier (RED III).

### **Långsiktiga avtal skapar tillväxt**

Avtal mellan köpare och producenter minskar risker, möjliggör investeringar och stärker svensk industri. Här kan staten och offentlig sektor spela en avgörande roll genom att stimulera fossilfri tillväxt, energisäkerhet och innovationskraft.



## Vad är SAF och hur fungerar det?

Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter ha negativa utsläpp. För att nå dit måste alla samhällssektorer bidra. För flyget spelar hållbart flygbränsle, Sustainable Aviation Fuel (SAF), en avgörande roll.

I den fossilfria färdplanen för flyget, framtagen av branschen inom ramen för Fossilfritt Sverige, utgör SAF den viktigaste åtgärden för att minska koldioxidutsläppen.<sup>1</sup> Genom att ersätta fossilt jetbränsle kan flyget snabbt och effektivt bidra till att Sverige når sina klimatmål, utan att tillgänglighet, konkurrenskraft eller säkerhet går förlorade.

Även Energimyndigheten framhåller, i sin nyligen publicerade rapport *Framtidens fossilfria luftfart*, att hållbara flygbränslen är helt avgörande för flygets omställning på kort sikt och för att minska luftfartens utsläpp före 2040.<sup>2</sup>

### Det cirkulära kretsloppet



### Det finns två typer av SAF:

- bioSAF, som tillverkas av biobaserade råvaror så som använd matolja och animaliska fetter, jordbruksrester och skogsavfall.
- eSAF, som framställs genom att fossilfri vätegas, producerad via elektrolys med förnybar el och vatten, kombineras med infångad koldioxid.

SAF, dvs både bioSAF och eSAF, kan användas direkt i dagens flygmotorer, blandas i konventionellt jetbränsle, och blandas in i flygplatsernas normal infrastruktur utan tekniska anpassningar.

Begreppet SAF används ofta som samlingsnamn för både bioSAF och eSAF, även om den största delen av dagens produktion utgörs av bioSAF. EU:s definition omfattar SAF av båda typerna och de behandlas gemensamt i lagstiftningen.

I denna skrift används huvudsakligen begreppet SAF och avser både bioSAF och eSAF om inte annat anges.

SAF har betydligt lägre klimatpåverkan än fossilt jetbränsle, men genom olika produktions-

vägar. Beroende på råvara, produktionsmetod och energikälla kan SAF ge upp till 80 procent lägre utsläpp av fossil koldioxid jämfört med konventionellt flygbränsle.

1 <https://fossilfritt Sverige.se/roadmap/flygbranschen/>

2 <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2026/skarpt-styrning-behovs-for-att-snabba-pa-omstallningen-av-flyg-och-sjofart/>

För vissa produktionsprocesser, särskilt eSAF baserade på infångad koldioxid och förnybar el, kan klimatpåverkan till och med minska med upp till 100 procent, det vill säga nära netto-nollutsläpp över hela livscykeln.

Forskning visar dessutom att SAF, tack vare sin renare sammansättning och lägre halter av aromatiska kolväten, även minskar de så kallade höghöjdsseffekterna, exempelvis kondensstrimmor och cirrusmoln, som bidrar till flygets totala klimatpåverkan.<sup>3</sup>

EU:s definition omfattar både syntetiska bränslen som eSAF och biobränslen (bioSAF) tillverkade av jord- och skogsbruksrester, alger, bioavfall, använd matolja och vissa animaliska fetter. Däremot får foder- och livsmedelsgrödor, liksom bränslen baserade på palm- och sojamaterial, inte klassas som hållbara eftersom de inte uppfyller EU:s hållbarhetskriterier.<sup>4</sup>

SAF som produceras enligt EU:s regelverk minskar utsläppen av fossil koldioxid drastiskt samtidigt som produktionen är förenlig med skyddet av naturresurser och biologisk mångfald.

Dagens flygmotorer är redan certifierade för att flyga med upp till 50 procent inblandning av SAF, och det pågår arbete med att godkänna upp till 100



procent, på varje enskild flygning. Det gör SAF till en realistisk, skalbar och tekniskt mogen lösning för att snabbt minska flygets fossila utsläpp och nå Sveriges fossilfria målsättning, samtidigt som tillgänglighet och konkurrenskraft bevaras.

Även om ett enskilt flygplan i dag endast kan tankas med en viss inblandning av SAF, är det redan nu möjligt att köpa motsvarande 100 procent – eller mer – för sin resa genom ett certifierat system. Ett så kallat Book & Claim-system fungerar i praktiken på liknande sätt som köp av grön el: köparen finansierar användningen av SAF, som då tillförs flygets bränslesystem där det är operativt möjligt och ersätter fossilt jetbränsle någon annanstans i systemet. För klimatet är det den totala utsläppsminskningen som är avgörande, inte på exakt vilken flygning det sker.

SAF produceras redan i Sverige och internationellt. Det som i dag begränsar utvecklingen är främst kostnadsnivåer, marknadsstruktur och tillhörande finansiella risker. Produktionen sker i långa och komplexa värdekedjor med många aktörer, vilket bidrar till högre kostnader jämfört med fossilt jetbränsle.

Ökad efterfrågan är avgörande för att driva utvecklingen. När marknaden växer kan fler aktörer etablera sig och stordriftsfördelar realiseras, vilket successivt pressar kostnaderna. Samtidigt är skalfördelarna inte obegränsade – särskilt för mer avancerade produktionsmetoder som för-gasning av biomassa eller eSAF, där både energibehovet och investeringskostnaderna är betydande.

3 Se exempelvis: J.Ahlström, Y.Jafri, E.Wetterlund, E.Furusjö; *Sustainable aviation fuels – Options for negative emissions and high carbon efficiency*, International Journal of Greenhouse Gas Control, Volume 125, 2023, 103886, ISSN 1750-5836, <https://doi.org/10.1016/j.ijggc.2023.103886>

4 Samtidigt pågår en aktiv samhällsdiskussion om att även grödebaserade råvaror kan användas på ett hållbart sätt, när de inte konkurrerar med livsmedelsproduktion. Flera aktörer framhåller att matsvinn, outnyttjad åkermark och biprodukter från jordbruket innebär att "fuel versus food" inte behöver vara en konflikt, utan att dessa resurser kan bidra till snabbare uppskalning och lägre kostnader för SAF, se bland annat <https://www.landlantbruk.se/biodriv-medel-inte-problemet-utan-en-del-av-losningen>

## Förtroende är A och O – strikta krav på hållbarhet och spårbarhet

I dagsläget används främst använda fritureoljor, slaktavfall och fettavfall från livsmedelsindustrin som råvaror i produktionen av bioSAF. Dessa restprodukter har ingen alternativ livsmedelsanvändning och bidrar därmed till en cirkulär och resurseffektiv ekonomi.

Framöver kan råvarubasen breddas ytterligare. Råtallolja samt sidosrömmar och spill från skogs- och träindustrin kommer att spela en växande roll i bioSAF-produktionen, medan eSAF tillverkas av fossilfri el, vatten och infångad koldioxid.

Sverige kan därmed utnyttja två viktiga konkurrensfördelar, sin starka bioekonomi och tillgången till relativt billig fossilfri el.

Alla hållbara flygbränslen som uppfyller EU:s kriterier måste uppfylla strikta hållbarhets- och spårbarhetskrav enligt bland annat Renewable Energy Directive (RED III). Det innebär full dokumentation av råvarans ursprung, produktionskedja och klimatnytta. I de certifikat som en upphandlande part får framgår det tydligt vilka råvaror som använts och varifrån de kommer.

För att säkerställa detta används internationellt erkända certifieringssystem som RSB (Roundtable on Sustainable Biomaterials) och ISCC (International Sustainability and Carbon Certification). Systemen verifierar att varje steg i produktionskedjan, från råvara till färdigt bränsle, uppfyller EU:s hållbarhetskrav och att klimatnyttan är reell, spårbar och inte dubbelräknas. Spårbarheten är avgörande för förtroendet och säkerställer att varje producerad liter SAF verkligen leder till minskade utsläpp och hållbart resursutnyttjande.

## EU-harmoniserade styrmedel = obligatorisk inblandning av SAF

EU-förordningen ReFuelEU Aviation<sup>5</sup> innebär en obligatorisk kvotplikt för SAF. Det är ett centralt och harmoniserat styrmedel för att säkerställa flygets bidrag till att uppfylla EU:s klimatmål och Parisavtalet.

Förordningen innebär att flygplatser och bränsleleverantörer i EU måste se till att minst två procent av allt flygbränsle utgörs av SAF från och med 2025. Denna andel ökar successivt vart femte år.

År	Total SAF-kvot	Obligatorisk andel eSAF
2030	6 %	1,2 %
2035	20 %	5 %
2040	34 %	10 %
2045	42 %	15 %
2050	70 %	35 %

I tabellen framgår att det finns specifika krav på gradvis ökad andel eSAF. Anledningen är att EU vill säkerställa att produktionen kommer i gång, parallellt med produktionen av bioSAF, för att säkra större framtida

volymer, stärka Europas energioberoende och bidra till elektrifieringen av flyget via bränslet.

ReFuelEU Aviation är ett effektivare styrmedel än nationella särkrav eftersom det gäller alla

flygbolag och flygplatser i hela EU. Dessutom ger långsiktiga och bindande kvoter för hållbart flygbränsle tydliga investerings-signaler som den svenska nationella marknaden inte kan matcha.

5 <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/eaer/sustainable-aviation-fuels>

## Köpa SAF utöver EU-kvoten – när som helst, var som helst

Det är möjligt idag, för alla offentliga och privata aktörer såväl som privatpersoner, att köpa SAF motsvarande den mängd bränsle som går åt för de egna flygresorna, eller så mycket som man vill köpa. På så vis tankas SAF in i det gemensamma bränslesystemet och ersätter motsvarande mängd fossilt jet-bränsle, som därmed aldrig efterfrågas. Det är som att köpa fossilfri el, där produktionen ökar i takt med att fler väljer att köpa den.

SAF kan köpas i valfri mängd, antingen kopplat direkt till faktiska flygningar eller utan koppling till en specifik resa, exempelvis i den takt och omfattning som motsvarar organisationens önskade minskning av fossila utsläpp. Att exempelvis en kom-

mun eller region väljer att köpa SAF för sina tjänsteresor minskar därmed organisationens klimatavtryck från flygresor med motsvarande andel.

Ju fler som väljer att köpa SAF desto större blir den sammanlagda systemeffekten. En bredare efterfrågan driver produktion, sänker kostnader och ger en reell minskning av flygets samlade utsläpp och ger nytta för hela samhället.

För att göra det enklare att köpa hållbart flygbränsle används det internationella Book & Claim-systemet.

Systemet möjliggör att man kan tillgodogöra sig klimatnyttan genom minskade scope 3-utsläpp även om bränslet inte finns fysiskt på den flygplats där

man själv reser. Bränslet används i stället där det finns tillgängligt och utsläppsminskningen räknas i systemet som helhet. En stor fördel med Book & Claim är att det reducerar behovet av att transportera omkring SAF i flygsystemet vilket ytterligare reducerar utsläppen.

Genom tredjepartsgranskning av t.ex. RSB (Roundtable on Sustainable Biomaterials) eller ISCC (International Sustainability and Carbon Certification) säkerställs både bränslets spårbarhet, klimatprestanda och att ingen dubbelräkning av utsläppsminskning sker. Genom så kallade SAF-certifikat intygas vem som i slutändan får rätt att tillgodoräkna sig utsläppsminskningen



## SAF-certifikat – ett effektivt sätt att minska utsläppen från tjänsteresor

För företag som vill minska sina så kallade Scope 3-utsläpp från tjänsteresor med flyg godkänner SBTi (Science Based Targets initiative)<sup>6</sup> köp av så kallade SAF-certifikat (SAFc).<sup>7</sup>

SAFc är ett intyg som visar att ett företag har betalat för att en viss mängd hållbart flygbränsle ska användas i flygsystemet. Det innebär att företaget får rätten

att tillgodoräkna sig den utsläppsminskning som uppstår när SAF ersätter fossilt flygbränsle. Priset för ett SAF-certifikat motsvarar ungefär merkostnaden för att använda SAF i stället för fossilt flygbränsle.

Certifikaten granskas och verifieras av oberoende tredjepartsorganisationer, såsom tidigare nämnda ISCC och RSB. De

kontrollerar att bränslet är hållbart producerat, att klimatnyttan är verklig och att den inte kan räknas av någon annan. När certifikatet används registreras det i ett publikt register och annulleras i köparens namn. På så sätt kan samma utsläppsminskning inte säljas eller återopas flera gånger.

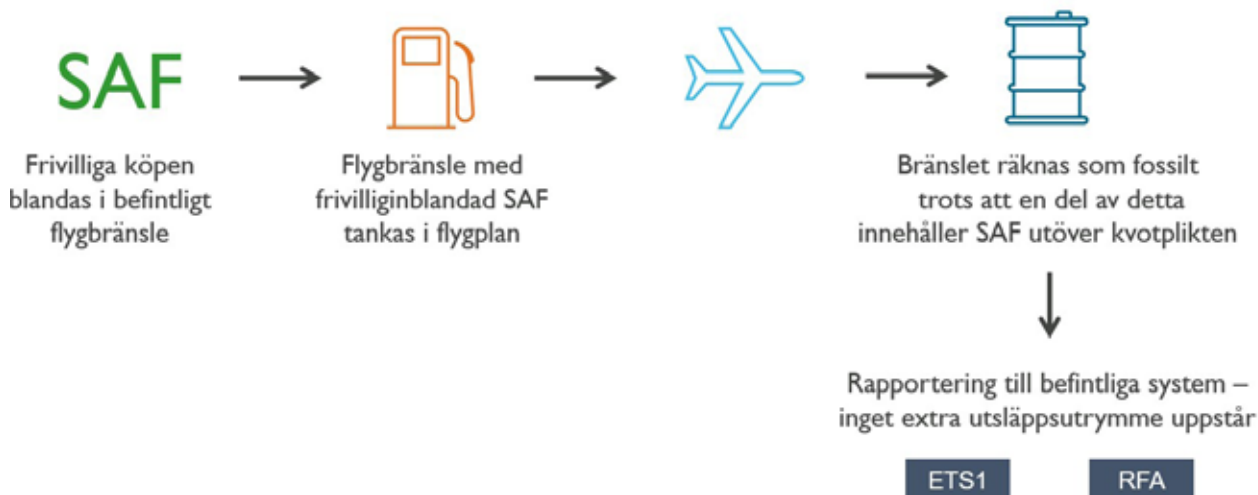
<sup>6</sup> <https://sciencebasedtargets.org/>

<sup>7</sup> Scope 1 i GHG Protocol omfattar de utsläpp som sker i den egna verksamheten (direkta) till exempel bränsleförbränning och från fordon organisationen äger eller kontrollerar. Scope 2 omfattar utsläpp (indirekta) från inköpt elektricitet, ånga, värme och kyla. Scope 3 rör övriga indirekta utsläpp, från inköpta material, produktanvändning, avfallshantering, affärsresor etc. som organisationen inte äger eller kontrollerar. Se bland annat <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/luft-och-klimat/berakna-klimatpaverkan/berakning-enligt-ghg-protocol-eller-iso-standard/>

## Frivilliga köp – ger verkliga och additionella utsläppsminskningar

Att köpa SAF utöver de lagstadgade kraven leder till reella, additionella och mätbara utsläppsminskningar. De volymer SAF som köps frivilligt, till exempel via Fly Green Fund<sup>8</sup>, eller tillsammans med flygbiljetten, blandas in i det ordinarie flygbränslet men bokförs i systemet som fossilt bränsle. Det gäller både inom EU:s utsläppshandelssystem (ETS1) och under ReFuelEU Aviation-förordningen.

### SAF bokförs som fossilt bränsle



Att bränslet registreras som fossilt innebär att flygbolagen fortfarande måste lämna in utsläppsrätter för hela den mängd bränsle som används, även för den del som är SAF.

De får alltså ingen kredit eller kompensation för den klimatnytta som det frivilligt inköpta bränslet skapar.

Det betyder att de frivilliga SAF-volymer inte används för att uppfylla några kvotkrav, och inte heller frigör något extra utsläppsutrymme för andra aktörer inom EU:s handelssystem.

Även privatpersoner och mindre aktörer som köper SAF, till exempel genom flygbolag, bidrar

därför till additionella utsläppsminskningar. Varje frivillig liter SAF som produceras och används tränger undan fossilt bränsle och minskar flygets fossila koldioxidutsläpp- och hjälper till att snabba på omställningen till ett fossilfritt flyg.

<sup>8</sup> Fly Green Fund är en icke-vinstdrivande organisation genom vilken företag, offentlig verksamhet och privatpersoner kan köpa fossilfritt flygbränsle för att flyga fossilfritt eller fossilreducerat och på så sätt minska klimatpåverkan från flygresor. <https://flygreenfund.se/>

## Avslutning – köpen utöver EU-kvoten ger en knuff för mer svenskproducerat

Sverige ligger bra till för att bli ett ledande produktionsland för både bioSAF och eSAF. Vi har god tillgång till hållbara råvaror från skog och bioavfall, god tillgång till fossilfri el samt hög teknisk kompetens. Tillsammans ger det unika förutsättningar att skapa en värdekedja från råvara till färdigt bränsle med hög klimatnytta, regional tillväxt och stor exportpotential.

Frivilliga köp av hållbart flygbränsle, utöver EU:s kvoter, är inte bara ett sätt att minska utsläppen här och nu. De spelar också en viktig roll i att bygga upp en svensk produktion av SAF. När efterfrågan ökar utöver de lagstadgade kraven växer marknaden, vilket skapar incitament för producenter att investera i nya anläggningar och ökad produktionskapacitet. Det möjliggör större volymer och bidrar på sikt till lägre priser.

Ökad inhemsk produktion av SAF stärker också självförsörjning och beredskap. Flyget är en samhällsbärande funktion vid kriser, totalförsvaret och internationella insatser. Tillgång till

inhemskt producerat, fossilfritt bränsle minskar beroendet av importerad energi. Svensk SAF-produktion innebär därför inte bara klimatnytta och industriell tillväxt utan också strategisk trygghet och handlingsfrihet i ett osäkert omvärldsläge.

För att ta vara på den möjligheten krävs långsiktiga köpavtal, så kallade off-take eller avsiktsavtal, mellan köpare och producenter. Dessa avtal minskar producenternas finansiella risk och gör det möjligt att säkra finansiering för nya produktionsanläggningar. Här har det offentliga en särskilt viktig roll. Genom att ingå eller stödja långsiktiga avtal kan staten, regioner och kommuner stimulera investeringar, skapa förtroende och påskynda uppbyggnaden av en svensk SAF-industri.

Utvecklingen av eSAF är samtidigt en geopolitisk fråga. Länder som Kina och USA investerar redan stort i SAF-produktion, vilket riskerar att skapa ett framtida europeiskt importberoende om EU inte agerar. Genom att stimulera inhemska och europe-

iska eSAF-projekt kan Sverige och EU behålla kontrollen över värdekedjan, skapa arbetstillfällen och säkerställa tillgången till hållbart flygbränsle till konkurrenskraftiga villkor.

En särskild styrka för Sverige är möjligheten att, tillsammans med fossilfri el, använda biogen koldioxid från industrins punktkällor – exempelvis kraftvärmeverk och massa- och pappersbruk – i produktionen av eSAF. På så sätt kan vi omvandla våra befintliga utsläpp till en värdefull produkt som behövs för flygets omställning. Det visar att Sverige kan ta tillvara hela värdekedjan från skog till fossilfritt flygbränsle – och samtidigt stärka skogsindustrins roll i den gröna omställningen.

Att stödja SAF-marknaden genom frivilliga köp och långsiktiga off-take-avtal är därför mer än en klimatinsats – det är en framtidssatsning på svensk teknik, svenska arbetstillfällen, hållbar industri, stärkt svensk konkurrenskraft samt ökad självförsörjning och beredskap.



*Transportföretagen är transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation inom Svenskt Näringsliv. Vi finns över hela landet för att stötta våra medlemsföretag i juridiska, kompetens- och branschspecifika frågor.*

*Hos oss ryms sju förbund inom transporter på väg, i luften, till sjöss och på rälsen. I våra 9 200 medlemsföretag finns över 200 000 anställda. Det gör oss till den naturliga samlingspunkten för transportnäringen i Sverige.*



2026

**Transportföretagen**

Box 5384, 102 49 Stockholm,

**Besöksadress** Storgatan 19, Tel 08 762 71 00

naringspolitik@transportforetagen.se, transportforetagen.se

**TRANSPORTFÖRETAGEN**